EL PACÍFICO ILUSTRADO:

DEL LAGO ESPAÑOL A LAS GRANDES EXPEDICIONES

Salvador Bernabeu

COLECCIONES MAPFRE 1492

La exploración del océano Pacífico se prolongó desde el siglo XVI al XIX. La historia de este proceso está repleta de viajes marítimos: comerciales, de transporte y expediciones científicas. Estas empresas abrieron el orbe europeo a un nuevo espacio geográfico y conformaron la idea de un lejano paraíso en el conocimiento occidental. Salvador Bernabeu Albert compendia y evalúa estos viajes y expediciones, en especial, a lo largo de la centuria ilustrada, con una triple finalidad: situar correctamente las aportaciones españolas, corrigiendo los numerosos olvidos de la historiografía tradicional; tratar de los viajes regionales que comunicaron las posesiones españolas, ya que muchos de ellos contribuyeron a perfeccionar la cartografía existente e inauguraron nuevas rutas en la Mar del Sur, e incorporar los viajes comerciales a las empresas de descubrimiento. También nos habla de la «herencia de Robinson», que tiene un doble interés: es el testimonio de los pueblos nativos del Pacífico y, a la vez, el relato de las andanzas de los europeos que fueron a descubrir los confines del mundo.

Salvador Bernabeu (Jumilla - Murcia, 1960). Doctor en Historia de América. Autor de *El IV Centenario del Descubrimiento de América en España* (1987).

Colección Mar y América

EL PACÍFICO ILUSTRADO:
Del lago español a las grandes expediciones

Director coordinador: José Andrés-Gallego
Director de Colección: Fernando de Bordejé
Diseño de cubierta: José Crespo

© 1992, Salvador Bernabeu
© 1992, Fundación MAPFRE América
© 1992, Editorial MAPFRE, S. A.
Paseo de Recoletos, 25 - 28004 Madrid
ISBN: 84-7100-237-X (rústica)
ISBN: 84-7100-238-8 (cartoné)
Depósito legal: M. 12757-1992
Impreso en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
Carretera de Pinto a Fuenlabrada, s/n, km. 20,800 (Madrid)
Impreso en España-Printed in Spain

SALVADOR BERNABEU ALBERT

EL PACÍFICO ILUSTRADO:

Del lago español a las grandes expediciones

EDITORIAL
MAPFRE

ÍNDICE

Capítulo I. La aparición del Pacífico 11

El nuevo gran océano 12
Un mundo de isleños 16
El descubrimiento del Pacífico: nuevas aproximaciones 18
El hallazgo de la Mar del Sur 23
Las expediciones a las islas de la Especiería 28
Tras las proas de Magallanes 35
La persecución de la *Terra Australis* 44
El reconocimiento de los confines americanos: Magallanes y California 49

Capítulo II. La rivalidad internacional en el nuevo océano 57

Comercio y navegación en las costas pacíficas americanas 57
Las difíciles rutas de la Mar del Sur 64
El galeón de Manila 67
Los galeones y el comercio oriental 71
Piratas, corsarios y bucaneros en la Mar del Sur 76
Los holandeses en el Pacífico 84
Un transitorio Lago Español 89

Capítulo III. Los primeros avances del siglo ilustrado 91

Los horizontes familiares y los enigmas persistentes 91
Nuevos marinos y nueva ciencia 96
Hacia una expedición científica 99
La expedición de Roggeveen (1721-1722) 105
La penetración rusa en el Pacífico septentrional 107

Capítulo IV. El asalto definitivo 115

Los descubrimientos de Byron a Cook 115
La expedición del comodoro Anson 118
El viaje de Byron (1764-1766) 121
Wallis y Carteret (1766-1769) 128
La derrota en solitario de Wallis 130
El viaje de Carteret 133
La expedición de Bougainville (1766-1769) 137

Capítulo V. La resolución de los enigmas del Pacífico 153

El capitán James Cook 153
Primer viaje de Cook (1768-1771) 155
Las islas de la Sociedad 158
En busca del continente austral 163
Segundo viaje de Cook (1772-1775) 166
Una nueva visita a Tahití 170
Los nuevos reconocimientos del Pacífico sur 174
Tercer viaje de Cook (1776-1780) 178
De Tahití al noroeste de América 183
La muerte de Cook 189
Las exploraciones españolas del Pacífico ilustrado 190
Los viajes peruanos a Tahití y Pascua 194
Las expediciones al fin del mundo 198

Capítulo VI. La ampliación de los conocimientos 205

La expedición de La Pérouse (1785-1788) 205
Dos años y medio de viaje 208
De Sakhalin a Australia 212
Tras los barcos de La Pérouse: los viajes de Marchand y Entrecasteaux (1790-1794) 215
La expedición Malaspina (1789-1794) 221
De Cádiz a Acapulco 226
La Campaña del Norte y la derrota oceánica 231
Los últimos trabajos: la expedición en Filipinas y Australia 235
Las nuevas expediciones inglesas: Vancouver y el motín de la *Bounty* (1791-1795) 238

Capítulo VII. La conquista ilustrada 245

La compañía de Filipinas y el galeón de Manila 245
Nuevas rutas en el gran océano 251
El nuevo acceso al Pacífico: los viajes por El Cabo 255

El oro suave: las expediciones peleteras 260
El primer proyecto peletero español 267
Un nuevo proyecto desde Filipinas 272
El tercer proyecto ilustrado sobre el Pacífico 276

Epílogo: la herencia de Robinson 281

Apéndices

Cronología 287
Bibliografía 289

Índice onomástico 295

Índice toponímico 303

Capítulo I

LA APARICIÓN DEL PACÍFICO

El descubrimiento del océano Pacífico fue una ardua empresa que se prolongó por espacio de cuatro siglos (XVI-XIX) y que motivó y movilizó a cientos de barcos y miles de hombres en busca de fama, riquezas, almas o por simple y llana curiosidad científica. La historia de este proceso, la crónica de este ir «más allá», está repleta de viajes marítimos que van desde los simplemente comerciales y de transporte hasta las expediciones científicas que surcaron las aguas oceánicas durante la segunda mitad del siglo XVIII como prolongación marina de la Ilustración que las naciones europeas disfrutaban en el continente. Todas estas empresas contribuyeron a la emergencia de un nuevo espacio geográfico en las fronteras del orbe europeo y a conformar la idea de un lejano paraíso en el conocimiento occidental. Asimismo, cada una de ellas refleja la técnica y métodos de navegación de su siglo y fue enviada tras los intereses que las distintas naciones que las financiaron y organizaron barajaron sobre el pasado y futuro del enorme seno líquido que lentamente iba siendo perfilado entre Asia y América.

En las páginas siguientes vamos a compendiar y evaluar los viajes y las expediciones que protagonizaron la emergencia geográfica del océano Pacífico, principalmente a lo largo de la centuria ilustrada, subrayando una triple finalidad. En primer lugar, es indispensable el situar correctamente las aportaciones españolas en esta ardua empresa, corrigiendo los numerosos olvidos que la historiografía tradicional —en particular la foránea— viene padeciendo a pesar de los libros y artículos que ya han aparecido. También se echan de menos los viajes regionales que comunicaron las distintas posesiones españolas del gran océano; muchos de ellos contribuyeron a perfeccionar la cartografía exis-

tente e inauguraron nuevas rutas en la Mar del Sur. Por último, es necesario incorporar los viajes comerciales a las tradicionales empresas de descubrimiento. Si las primeras exploraron, las segundas ratificaron, ampliaron y en último término incorporaron definitivamente la totalidad del Pacífico en la economía y en la política mundial. Uno de los casos más interesantes fue el tráfico peletero entre China y el noroeste de América, que afectó a diversas islas del gran océano como bases de refresco y descanso de los barcos peleteros. Como conclusión, nuestro objetivo principal es ofrecer una amplia panorámica de la emergencia del Pacífico desde el siglo XVI al XVIII subrayando las aportaciones españolas durante la centuria ilustrada y ampliando los capítulos de esta historia a los viajes regionales y comerciales.

El nuevo gran océano

El Pacífico ocupa algo más de un tercio de la superficie de la tierra, aproximadamente 180 millones de km^2, con una anchura cercana a los 17.000 kilómetros entre Filipinas y Panamá. Además de sus grandes dimensiones, hay que destacar su antigüedad. Según Wegener, el actual Pacífico era la parte esencial del primitivo océano que se oponía al gran bloque continental que más tarde se dividiría en los varios continentes y desde entonces se encontrarían a la deriva. Algunos han creído, incluso, que el enorme seno era el resto, muy atenuado, del déficit de materia provocado por el desprendimiento de la luna. Por el norte, el océano comunica con dificultades, por medio del estrecho de Bering, con el océano polar Ártico; hacia el sur, las aguas del Pacífico se confunden con las de otro océano polar, el Antártico. Su profundidad es muy considerable, teniendo 4.000 metros de promedio. En el centro reinan cantidades uniformes entre los 3.000 y los 5.000 metros, mientras profundas fosas se extienden a lo largo de los continentes de Asia y América y de sus archipiélagos costeros.

Esparcidos a lo largo del gran océano se extienden los archipiélagos que, junto a Australia y Nueva Zelanda, forman la quinta parte del mundo con el nombre de Oceanía [1]. Si exceptuamos Australia, el resto

[1] El autor del nombre de *Oceanía* fue el geógrafo Malte-Brun, quien llamó así al conjunto formado por las islas del Mar del Sur y la Nueva Holanda en su obra: *Géographie des toutes les parties du monde*, 1804, tomo XIII.

de las islas ocupan 380.000 km², de los cuales 270.000 km² corresponden al archipiélago neozelandés. Los 110.000 km² restantes que suman los archipiélagos del Pacífico se encuentran divididos en un gran número de islas e islotes, aproximadamente unos diez mil, de constitución y formación diferentes. Atendiendo a los rasgos físicos de sus habitantes, el Pacífico se ha dividido en tres grandes conjuntos: Melanesia, situada en los archipiélagos del oeste vecinos a Australia, en cuyos pueblos predomina el color negro; Micronesia, al nordeste de Nueva Zelanda, diferenciado por la menor extensión de sus islas; y Polinesia, formada por multitud de islotes y arrecifes congregados en varios conjuntos que ocupan el espacio entre América y Melanesia. Estos tres grandes conjuntos se completan con Australasia, formada por Nueva Zelanda, Australia y Tasmania, nuevo conjunto caracterizado por su herencia británica.

Melanesia presenta el desmenuzamiento más pronunciado. Así, los archipiélagos de las Palaos, las Carolinas, las Marianas y las Marshall contienen 1.459 islas que sólo ocupan 2.149 km². Dentro del resto de los conjuntos no faltan islas de tamaño mayor, como Nueva Caledonia (Melanesia) o Hawai (Polinesia); pero ninguna de ellas se presenta sola, sino que se agrupan en grupos más o menos grandes separados por enormes vacíos.

Así, Magallanes, durante la primera vuelta al mundo, apenas vio islas hasta llegar a las Marianas. La mayoría de los archipiélagos se encuentran al sudoeste del océano, entre el ecuador y el trópico de Capricornio, mientras que al norte tan sólo se encuentran cuatro. Existen dos principales clases de islas: volcánicas y coralinas. El vulcanismo ha desempeñado un papel fundamental en el Pacífico, pues han surgido numerosos volcanes, muchos de los cuales han logrado emerger de las aguas formando islas y otros han dado base para la formación de islas coralinas. Algunos de ellos todavía están en activo, si bien la mayoría permanecen apagados o en estado latente. Aquéllos se ubican principalmente en los contornos del océano, formando parte del llamado cinturón de fuego del Pacífico: volcanes de los Andes, de las cordilleras del centro y norte de América, del Japón, de Indonesia, de las islas Salomón, del archipiélago de las Nuevas Hébridas, del grupo de las Tonga y de Nueva Zelanda.

El paisaje de las islas volcánicas ha sido transformado por la erosión, recortando las capas de lavas y excavando profundas grietas que

han labrado curiosos picos de formas extrañas, como el que se encuentra en Moorea (Tahití). En contraposición, las islas coralinas son bajas y llenas de colores. La más característica es el atolón: un anillo de tierras apenas emergentes de las aguas que rodean una laguna interior, la cual se comunica con el océano por uno o más canales. El más grande, el de Ontong Java, de 200 kilómetros de diámetro, se encuentra al norte de las islas Salomón. La mayoría, de tamaño más pequeño, están desiertos, pues les falta agua dulce y tierra para poder realizar cultivos. Algunos archipiélagos están formados sólo por atolones, como las islas Tuamotu, las Gilbert y las Marshall.

Otras formaciones coralíferas, al igual que los atolones, son los temidos arrecifes, que rodean muchas islas volcánicas en forma de barreras a cierta distancia de la costa. Así, por ejemplo, Nueva Caledonia está flanqueada por un inmenso arrecife-barrera de 830 kilómetros de largo.

Tanto estos arrecifes como las islas coralinas han sido edificados por unos pequeños animales que viven en enormes colonias y segregan unos caparazones calcáreos. Sólo viven en los mares cálidos cuya temperatura no exceda de los 20 grados y cuya profundidad no sea inferior a los 60 u 80 metros, condiciones que se dan de forma excepcional en el Pacífico central.

Casi todas las islas del Pacífico se encuentran entre los dos trópicos, gozando, por lo tanto, de temperaturas siempre altas y fuertes precipitaciones. Las más cercanas al ecuador reciben lluvias constantes, mientras que al alejarnos van apareciendo pequeñas estaciones secas. Algunos archipiélagos cercanos a Asia o a Australia están sometidos al régimen de los monzones, pero la mayoría reciben la lluvia de los vientos alisios del noreste y sudeste.

Otra característica del Pacífico es la gran estabilidad atmosférica de que gozan las islas que quedan al este del meridiano 170, gozando de cielos claros y brisas moderadas, que excepcionalmente rompen algunos huracanes. Surge así el paradisíaco paisaje de las polinesias que tanto impactó a los primeros viajeros europeos. Al oeste del citado meridiano la situación cambia. La cercanía de masas importantes y la presencia de islas volcánicas con elevaciones considerables producen trastornos en la circulación atmosférica que originan tifones y ciclones de gran peligrosidad.

En conjunto, la flora y la fauna del Pacífico son pobres, acentuándose esa pobreza conforme nos alejamos de Indonesia hacia el ancho océano. Su explicación está en la formación reciente de muchas de las islas y en los escasos intercambios con otras regiones vecinas. A pesar de ello hay un dato positivo: buena parte de la vegetación del Pacífico es endémica, es decir, propia de cada uno de los archipiélagos. Tuvieron una evolución aislada y dieron lugar a tipos botánicos originales que provocaron la curiosidad de las expediciones ilustradas del siglo XVIII. En cuanto a la fauna, el único mamífero que existía era el murciélago, constituyendo los pájaros lo esencial de muchas islas. El hombre, sin embargo, se encargó de enriquecerla con especies procedentes tanto de Asia como de Europa.

Siendo éste un libro eminentemente marítimo, no podíamos terminar nuestro breve recorrido geográfico sin hablar de la circulación atmosférica y, más concretamente, de la dirección de los vientos. En el ecuador, la banda de presiones mínimas, de 500 a 1.000 kilómetros de anchura, provoca calmas y vientos ligeros que hicieron penosa la navegación para los barcos de vela. Los marinos bautizaron esta zona como *cloud-ring*, anillo de nubes, y también «olla negra». La ascensión del aire que aquí se produce llama a los vientos del norte y el sur que el movimiento de rotación de la tierra transforma en corrientes del nordeste y del sudeste. Se trata de los alisios, bautizados *trade-winds* por los ingleses, que, desviándose cada vez más hacia la derecha en el hemisferio norte y más hacia la izquierda en el hemisferio sur, engendran dos sistemas ciclonales marcados en las latitudes medias por los vientos del oeste. En enero, los alisios del nordeste barren el Pacífico desde América a Filipinas, entre los 24 grados y los 8 grados norte, sobre más de un centenar de grados, mientras al sur del ecuador el sistema se interrumpe hacia la mitad del océano —desde las costas sudamericanas al grupo de las Marquesas— a causa del monzón australiano y varias influencias locales. En julio, el sistema circulatorio remonta hacia el norte.

Los alisios soplan en el hemisferio boreal entre los 29 grados y los 12 grados de latitud. Esta franja de los vientos alisios fue la ruta descubierta por Urdaneta en 1565 y utilizada por los galeones de Manila hasta principios del siglo XVIII para ir de Acapulco a Manila, mientras para el regreso navegaban más al norte en busca de la zona de los vientos dominantes del oeste, una vía más larga pero más rápida para

llegar a México, que caminaba por encima de la corriente noroceánica de KuroShivo [2].

Un mundo de isleños

Los tres grandes conjuntos de archipiélagos pacíficos tienen distintas poblaciones. Los melanesios, también conocidos como canacas, habitan las islas Salomón, Nuevas Hébridas, Fidji y Nueva Caledonia. Su origen es muy complejo y antiguo, pero son conocidos por tener la piel muy oscura. La mezcla de razas es muy considerable, como demuestra la gran cantidad de dialectos que se hablan en un mismo grupo de islas (23 idiomas en Nueva Caledonia y 40 en las Salomón), a pesar de lo cual, destaca un tipo de conjunto dolicocéfalo, de frente ancha, gran nariz aplastada, ojos hundidos bajo los arcos supraciliares prominentes, mandíbula cuadrada, cabellera crespa, estatura normal y poderosa musculatura. No obstante, en algunas islas aparecen otros tipos curiosos, como en la isla Bougainville, del grupo de las Salomón, donde viven verdaderos pigmeos, o en Ontong Java, donde la población tiene rasgos polinesios.

Los polinesios, también llamados maoríes, tienen la piel más clara que los melanesios, ojos castaños ligeramente almendrados, nariz larga y chata, boca gruesa y sensual, cabellos negros y lisos, alta estatura y son braquicéfalos. Presentan algunos matices según predomine la sangre de cada uno de los grupos que forma la raza polinesia: grupo melanoide, grupo mongoloide o de raza amarilla, y grupo caucasoide de raza blanca. Por el contrario, los melanesios no tienen una auténtica originalidad racial: son polinesios más bajos en estatura, cuyos rasgos mongoloides son más frecuentes en ocasiones.

A pesar de estas diferencias, existe un género de vida bastante similar en todo el Pacífico impuesto por las condiciones de existencia en atolones e islas volcánicas. Las plantas cultivadas son tropicales en su mayoría. Sobresale la utilización del cocotero, empleado en nume-

[2] Las principales obras generales son: J. Guiart, *L'Océanie, l'univers des formes*, París, 1963; A. Guilcher, *L'Océanie*, París, 1969; A. Huetz de Lemps, *Géographie de l'Océanie*, París, 1966; E. Taillemite y R. Dousset-Leenhardt, *Le Grand livre du Pacifique*, Lausanne, 1976.

rosos menesteres, que concentra a su alrededor a los grupos humanos. Como su cultivo desaparece a los 300 o 400 metros de altura, la mayoría de los isleños del Pacífico se agrupan en las playas, mientras el interior de las islas montañosas de la Polinesia se encuentra desierto. En la Melanesia, el cocotero tuvo menos importancia, sustituyendo sus habitantes este cultivo por el de los tubérculos: el taro, el ñame y la batata, lo que les permitió vivir en los valles del interior de sus islas. La dieta del Pacífico se completa con otras especies vegetales de gran importancia, como el árbol del pan, el mango o la banana, la pesca y la caza. Dentro de este capítulo cabe destacar la presencia de los cerdos, que, junto a los perros, son los manjares más apreciados. Otros animales domésticos fueron introducidos por los europeos desde el siglo XVIII; mientras la pesca varía mucho según los archipiélagos: si para los polinesios se trata de un capítulo muy importante de su actividad diaria, en otras islas, como Bougainville, tienen poco pescado.

La población de los archipiélagos polinesios ha sido relativamente reciente. Los primeros tahitianos llegaron a su isla hacia el año 150 antes de J.C. Después de las emigraciones protagonizadas por los melanesios, los polinesios se dispersaron por dos caminos distintos: uno al norte del ecuador, a través de las Carolinas y las Marshall, y otro al sur desde Nueva Guinea hasta Samoa. En oleadas sucesivas alcanzaron las Fidji, las Cook y la isla de Pascua, para saltar, posiblemente, a las costas de América. Emigraciones más recientes los llevaron hasta las costas de Nueva Zelanda y las islas Hawai. En cuanto al origen de los polinesios, la mayoría de los expertos se inclinan por Asia, concretamente por Malasia, aunque la célebre expedición de la *Kon-Tiki* demostró la capacidad de los pueblos indígenas americanos de llegar a las islas del Pacífico. De todas formas, sorprenden las grandes distancias recorridas gracias a medios rudimentarios. Sean cuales sean las causas que provocaron sus desplazamientos —guerras, hambres, exceso de población o el conocimiento de otros lugares—, siempre mostraron gran capacidad para la navegación y la pesca. Las embarcaciones indígenas llenaron de asombro a los primeros navegantes europeos, quienes las describieron y las dibujaron con gran detalle [3].

[3] El libro más importante para conocer los pueblos del Pacífico es: D. L. Oliver, *Oceania. The Native Cultures of Australia and the Pacific Islands*, Honolulu, 1989, 2 vols.

El Pacífico es un notable arsenal para los antropólogos y etnógrafos de todo el mundo que han descrito sus costumbres, formas de vida y decadencia tras la llegada de los europeos. El estudio de todo este ingente material rebasa el propósito de nuestro trabajo, pero sí hay que resaltar la importancia de los diarios y relaciones de los primeros expedicionarios europeos que visitaron los archipiélagos, alguno de los cuales —como los escritos por los españoles— han tenido un uso muy deficiente [4].

El descubrimiento del Pacífico: nuevas aproximaciones

El descubrimiento del océano Pacífico se atribuye comúnmente al conquistador Núñez de Balboa. Sin embargo, el célebre lugarteniente de Diego Colón no fue el primer europeo en contemplar el inmenso océano. Desde dos centurias antes, diferentes viajeros provenientes de los reinos cristianos de la Europa del medievo habían frecuentado el océano oriental y, contemporáneamente a Colón y a Balboa, marineros portugueses surcaban ya las aguas del Pacífico. Además, tanto los pueblos que tenían sus moradas entre Japón y México como las numerosas civilizaciones que florecieron a lo largo de sus riberas consideraban el Pacífico su entorno natural y su medio de transporte. En consecuencia, el acto protagonizado por Balboa ha de ser comprendido en su contexto concreto. El descubrimiento por él realizado del Pacífico es relativo y hay que enmarcarlo en la historia del mundo protagonizada y elaborada por el mundo occidental e ibérico, esto es, la historia de la cristiandad occidental heredera de la tradición grecorromana.

Con casi absoluta certeza, griegos y romanos nunca visitaron el Pacífico, a pesar de lo cual, sí imaginaron una masa de agua envolviendo la tierra y, por lo tanto, también Asia por su oriente. Hecateo de Mileto fue el autor de esta teoría, mientras Eratóstenes proclamaba la esfericidad de la tierra, lo que permitía prolongar el mar tenebroso que

[4] La mejor guía sigue siendo: C. Kelly, *Calendar of Documents Spanish Voyages in the South Pacific from Alvaro de Mendaña to Alejandro Malaspina (1567-1794) and the Franciscan Missionary Plans for the Peoples or the Austral Lands (1617-1634)*, Madrid, 1965.

se divisaba ante las columnas de Hércules hasta la India. A pesar de la enorme masa de datos que los geógrafos clásicos pudieron reunir, las interpretaciones no fueron siempre correctas. Así, Estrabón creyó, de nuevo, en la existencia de una enorme masa líquida rodeando la tierra, identificando, por ejemplo, el mar Caspio como un simple golfo del océano septentrional. Tanto la esfericidad de la tierra como la teoría de las fronteras oceánicas llevó a la preocupación sobre la existencia o no de otras islas y continentes más allá del mundo conocido. Uno de los que se mostró interesado por este tema fue Aristóteles, quien consideró a la extremidad oriental de la India no muy lejana de la costa occidental de África. Crates de Malos, por otra parte, esgrimió que la tierra se componía de cuatro continentes, dos al norte y otros dos simétricos al sur, separados por océanos; otros varios inventaron una multitud de islas.

Las concepciones geográficas clásicas se enriquecieron durante la Edad Media con leyendas fantásticas y deformaciones teológicas: Jerusalén se situó en el centro del mapa, Asia en lo alto, Europa a la izquierda, África a la derecha, y el océano alrededor, adornado con sirenas, peces, brutos, bestias, etc. Será, además, en esta edad cuando lleguen a Occidente las primeras noticias del océano oriental. El libro de Suleiman (851) señala que:

> Del lado del mar, la China está limitada por las islas de los syla, pueblos que viven en paz con el soberano de la China y que pretenden que, de no mandarle regalo, el cielo no volvería a derramar agua sobre su territorio. Además, ninguno de nuestros compatriotas las ha visitado para podernos facilitar informaciones.

Nuevas noticias sobre la geografía asiática llegaron a la cristiandad gracias a las embajadas de fray Juan del Plano Carpino y de fray Guillermo de Rubruck a la corte del Gran Khan. Ninguna de las dos misiones fue un éxito, pero facilitaron numerosos datos sobre China y otros países limítrofes. En particular, fray Guillermo cita varias veces el «océano oriental» y al describir Catay refiere que:

> El Catay limita con el océano, y el maestro Guillermo me ha explicado que ha visto a los mensajeros de ciertos hombres llamados tau-

> los y mansos, que habitan en unas islas cuyo mar se hiela en invierno, de forma que entonces los tártaros pueden invadirlos [5].

Más extensas referencias al océano oriental se encuentran en las narraciones de Marco Polo, e incluso un pequeño capítulo está dedicado a «Del mar grande que dizen Océano». Al contar el intento del Gran Khan de conquistar Cipango (Japón), señala que esta isla

> está cercada del mar Océano; tiene por sí libres los puertos. E dizen los marineros que usan aquella mar que ay en ella .vii. mill e .cccc. e .xlviii. islas [6].

Asimismo menciona muchos ríos que fluyen hacia el oriente hasta desembocar en el océano y que el mar situado al este de Mangi (en el sudoeste de China) es llamado Mar de China del mismo modo que los europeos usaban Mar de Inglaterra o Mar de La Rochelle. Las narraciones de Marco Polo fueron completadas con las informaciones de una serie de frailes que llegaron a Oriente a finales del siglo XIII y principios del XIV para predicar el Evangelio, como Juan de Montecorvino, que levantó la primera iglesia católica en Pekín y fue su primer arzobispo, contando con un obispo subordinado en Zaitún. Otros notables frailes viajeros fueron Jordano de Severac, obispo de la ciudad malabar de Quilon, y Odorico de Pordenone, que pasó diez años en el sur de la India, las islas malayas y China, dejándonos interesantes descripciones de todos los lugares por donde pasó. Al llegar a Zaitún en 1322, Odorico fundó dos casas de sus hermanos, las cuales aumentaron a tres, según cuenta Juan Marignolli, otro fraile menor que visitó la ciudad veinticinco años después.

Durante la Edad Media aparecieron muchos escritos sobre geografía y cosmografía. Algunos inútiles y otros que intentaban plasmar en las cartas los conocimientos adquiridos por los viajeros. Aquí sólo nos interesa destacar la supervivencia de la tradición de un océano envolviendo la tierra y la recuperación del *Almagesto* ptolemaico, traducido al latín en el siglo XII por Gerardo de Cremona y popularizado gracias a la obrita de Sacrobosco *De sphaera mundi*. Otra obra suya, la *Geogra-*

[5] A. T'Serstevens, *Los precursores de Marco Polo*, Barcelona, 1986, p. 230.
[6] M. Polo, *El libro de Marco Polo anotado por Cristóbal Colón*, Madrid, 1987, p. 249.

fía, recopiló lo mejor del pensamiento geográfico clásico, optó por la medida del grado defendida por Marino de Tiro, un quinta parte aproximadamente de la verdadera, estiró el continente asiático hacia el oriente y popularizó nuevamente el concepto griego de las antípodas. Con éstos y otros elementos, la posibilidad de alcanzar Asia navegando hacia el occidente de la cristiandad tomaba poco a poco mayor credibilidad. Algunos sabios europeos, como Paolo del Pozzo Toscanelli, apoyaron abiertamente esta ruta: Quinsay, capital de Mangi, distaba unas 5.000 millas náuticas, al oeste, de Lisboa, siendo un camino fácil para cualquier barco, pues encontraría en el camino varias islas para poder hacer escala, como Antilla y Cipango.

Las dificultades para acceder a Asia por medio de una ruta terrestre, así como los altos precios que los intermediarios árabes aplicaron a los tradicionales productos orientales, las famosas «especias», que la cristiandad consumía desde siglos antes, llevarían a la postre a los pueblos ibéricos a adentrarse en lo desconocido para lograr acceder directamente por mar hasta la India y las islas de la Especiería, un espacio geográfico tan desconocido como añorado. Portugal elegiría la ruta africana; Castilla, el proyecto colombino de navegar al occidente, lo que conllevaría el encuentro con América y el descubrimiento de un nuevo océano: el Pacífico. Pero Colón, el protagonista de esta hazaña, murió con la creencia de haber llegado a Asia: así, en sus diarios trató de identificar sus descubrimientos con las islas y regiones visitadas por Marco Polo y por los incansables frailes medievales. Otros intrépidos navegantes nos desvelarían posteriormente su error, pero harían falta unos cuantos años más para que los nuevos descubrimientos fuesen debidamente plasmados por los sabios en sus obras. Martín Fernández Enciso describió Asia en su *Suma de Geographia* tal y como se imaginaba antes del viaje de Magallanes y la llegada de los portugueses a China. Síntesis de las concepciones de Ptolomeo y de la geografía medieval, es un buen punto de partida para la construcción de las márgenes del Pacífico:

> Más al Oriente de esta isla, hacia el Sureste, a diez leguas están otras dos islas; y el mar es todo bajos más de veinte y treinta leguas. Y adelante de éstas, a ochenta leguas de Java la Sureste, está otra isla que se llama Jocat, adonde hay mucho oro en abundancia y muchos elefantes y ximios y muchos caracolitos de mar, que se usan en mu-

> chas tierras por moneda; y según lo que de Ofir se escribe, de do hizo Salomón llevar oro para el templo. Créese que ésta es Ofir, porque en ésta hay grande abundancia de oro y de las otras cosas que le llevaron a Salomón; y aquí es el mar bajo por donde las naos no podían navegar, sino por ciertos canales. Adelante de esta isla de Jocat está a treinta leguas Java la Menor, que es cerca del Gatigarra, a do es la tierra adonde se crían los unicornios. Esta tierra del Gaticara está a nueve y diez grados de la equinocial de la otra parte del Austro; y desde el Aúrea al Gaticara hay doscientas leguas y está el Gatiara al Este. Y entre el Aúrea y el Gatigara entra un golfo de mar a que llaman Mare Magnum hacia el Septentrión, que llega hasta la tierra de Aganagora, que está en veinte grados. Desde aquí adelante no hay noticias de más tierras, porque no se ha navegado más adelante; y por tierra no se puede andar, porque la tierra es toda lagos y de grandes montañas muy altas; a do se dice que es la Paraíso terrenal, a do está la fuente donde nacen los cuatro ríos en cruz, y después se tornan a fundir y van a salir por las venas de la tierra: el uno a los montes Emodos, que se dice Ganges, y el otro a la Etiopía, a los montes de Luna, que se dice el Nilo; y los otros dos a las sierras de Armenia: el uno se dice Tigris y el otro Eúfrates [7].

A pesar de que a partir de 1492 las noticias sobre descubrimientos en el gran océano que separaba Europa de Asia fueron constantes y muy buscadas por los sabios, los cosmógrafos académicos no pudieron abandonar el lastre clásico con facilidad. Familiarizados con el mundo de Ptolomeo, se veían incapacitados a la hora de explicar y representar un nuevo continente en medio del océano. Sin embargo, el empeño por traducir a contornos visibles las relaciones de navegantes, como Américo Vespucio, hizo paulatinamente aparecer un nuevo mundo y con él un nuevo océano. Hacia 1504, el genovés Nicolay Canerio o Caverio realizó un mapa manuscrito en el que aparecen varias masas de tierra en mitad del océano sin relación con Asia. La tierra central tiene una costa occidental y una larga península que conecta con otras tierras al sur, mientras un ancho mar separa estas tierras de una insular

[7] M. Fernández de Enciso, *Suma de Geographia*, Madrid, 1987, p. 210. Véase el magnífico trabajo de W. G. L. Randles, *De la terre plate au globe terrestre. Une mutation épistémologique rapide 1480-1520*, París, 1980.

Terranova. Más decisivo en la historia de la cartografía es, sin embargo, el *mapamundi* grabado en madera por Martin Waldseemüller en 1507. En él aparece un nuevo continente compuesto de dos masas de tierras, una al norte y otra al sur, separadas por un pequeño istmo, si bien, en un recuadro adjunto aparece un istmo todo continuo. Al este de dicho continente se representa Terranova-Labrador, mientras al oeste, en un gran mar, se dibuja una isla con el nombre de Zipangri en el centro y Chatay en su costa occidental. A dicho mar se podía acceder por el norte o por el sur de este nuevo continente que fue bautizado con el nombre de América.

A pesar de que años después Waldssemüller cambió de parecer, su original mapa de 1507 tuvo numerosos seguidores que popularizaron el nombre de América. Sin embargo, nadie estaba seguro sobre las reales dimensiones de esta nueva tierra y su relación con Asia. Las costas occidentales nunca habían sido vistas y la posibilidad de la existencia de otro océano frente a ellas era un enigma.

El hallazgo de la Mar del Sur

Cristóbal Colón buscó inútilmente las tierras del Gran Khan. En su cuarto y último viaje puso proa hacia el interior del golfo mexicano en busca de un paso entre las tierras que iban apareciendo inseguras en las cartas de la época. Entre los documentos que el almirante portaba, hay que resaltar la presencia de una carta de presentación dirigida a Vasco de Gama. El objetivo final de llegar a la India estaba obsesivamente presente. La última flotilla colombina atravesó el Atlántico en veintiún días y, tras hacer escala en Santo Domingo y avistar Cuba, alcanzó la costa septentrional de Honduras, poniendo proa hacia el sur con grandes dificultades. Un mes tardaron en recorrer menos de doscientas millas y, cuando lograron doblar un enérgico cabo que ante ellos se presentaba como una barrera obstinada, Colón le dio un gráfico nombre: Gracias a Dios. Entonces, los barcos prosiguieron su ruta hacia el sur empleando siete meses en recorrer los litorales septentrionales de Nicaragua, Costa Rica y Panamá, tras lo cual, comprobando que la costa tornaba hacia el este, decidieron regresar. El almirante bautizó a las tierras nuevamente descubiertas con el nombre de Veragua.

Las empresas de reconocimiento y demarcación coexistieron con las pobladoras y comerciales. La corona española pronto se decantó por la colonización de los nuevos territorios hallados en mitad del oceáno, a la vez que ofrecía su autorización para engrandecer los conocimientos. El oro, las nuevas tierras y la mano de obra indígena atrajeron a numerosos castellanos en busca de fortuna, a los que siguieron varias instituciones socioeconómicas españolas con una carga feudal predominante. A lo largo de dos decenios, las islas caribeñas fueron rentables, pero pronto se convertirían en puntos estratégicos para pasar y dominar el gran continente americano. Pues bien, mientras va surgiendo la sociedad americana y se crean las primeras instituciones en la península para controlar y regular el tráfico marítimo, no se olvidan totalmente las expediciones en busca de las islas de la Especiería. Se recomienda armar una flota para alcanzar tan notables territorios en la conferencia de Toro de 1505 y, en la junta de Burgos de 1508, Vespucio recomendó proseguir los descubrimientos. En consecuencia, Pinzón y Juan Díaz de Solís fueron nombrados capitanes de una flota destinada a seguir las aguas del cuarto viaje colombino en el litoral centroamericano. También en la Junta de Burgos se autorizó la expansión de las huestes castellanas en tierra continental, concretamente en el golfo de Urabá. Ojeda y Nicuesa fueron los responsables de la misma, la cual, al igual que su coetánea de descubrimiento, tuvo un final desastroso. La mayoría de los hombres murieron y los restantes se refugiaron en la costa del Darién.

Uno de estos refugiados, llamado Vasco Núñez de Balboa, logró convertirse en el jefe del asentamiento, el cual floreció bajo su enérgico mando tras haber eliminado a varios adversarios, alguno de los cuales contaba con órdenes reales. Los indios poseían oro trabajado y un grado notable de desarrollo, por lo que la colonia pudo prosperar. Estos mismos indios informaron a Balboa de la existencia de otro mar a unas pocas jornadas de camino e incluso se ofrecieron a guiarle. Finalmente, el día 25 de septiembre de 1513, antes del mediodía, la expedición española pudo contemplar un extenso océano. La costa iba de este a oeste, por lo que Balboa lo bautizó como Mar del Sur. Francisco López de Gómara en su *Historia General de las Indias* narró así el suceso:

> Dejó Balboa allí en Cuareca a los enfermos y cansados, y con sesenta y siete que estaban fuertes, subió una gran sierra, desde cuya cumbre

> se aparecía el mar austral según los guías decían. Un poco antes de llegar arriba, mandó parar el escuadrón, y corrió a lo alto. Miró hacia mediodía, vio el mar, y al verle se arrodilló en tierra y alabó al Señor, que le hacía tal merced. Llamó a los compañeros, les mostró el mar, y les dijo: Allí veis, amigos míos, lo que tanto deseábamos. Demos gracias a Dios, que tanto bien y honra nos ha guardado y dado. Pidámosle por merced nos ayude y guíe a conquistar esta tierra y nuevo mar que descubrimos y que nunca jamás cristiano vio, para predicar en ella el santo Evangelio y bautismo, y vosotros sed lo que soléis y seguidme, que con el favor de Cristo seréis los más ricos españoles que a Indias han pasado, haréis el mayor servicio a vuestro Rey que nunca vasallo alguno hizo a señor, y tendréis la honra y prez de cuanto por aquí se descubriese, conquistare y convirtiere a nuestra fe católica [8].

Una vez descubierta la Mar del Sur, Balboa tuvo que conformarse con la exploración de algunas vecindades, no pudiendo avanzar desde el golfo de San Miguel hasta el archipiélago de las Perlas. Sus actividades posteriores tuvieron, por tanto, un carácter terrestre. Sin embargo, con la llegada de Pedrarias Dávila, nombrado gobernador de Castilla del Oro, se inició un nuevo ciclo expedicionario que lograría reconocer la casi totalidad del istmo de Panamá. En 1516 envió a Hernán Ponce y Bartolomé Hurtado hacia el norte, quienes recorrieron las actuales costas de Costa Rica y Nicaragua. El mismo rumbo seguirían el piloto Andrés Niño y Gil González Dávila, alcanzando el golfo que bautizaron con el nombre de Fonseca en recuerdo del obispo Juan Rodríguez de Fonseca. Otra expedición a destacar es la comandada por Gaspar de Morales, que, acompañado de ochenta hombres, siguió la ruta de Balboa hasta divisar el Pacífico y alcanzar las islas de las Perlas, donde recogió un buen número de ellas. En la isla de Terareque, que bautizó con el nombre de Flores, Morales y sus hombres, entre los que se encontraba el futuro conquistador del Perú, Francisco Pizarro, recogieron ciertas noticias sobre la existencia de grandes riquezas al sur, pues el cacique, subido en una torre de madera, les indicó otras islas o una tierra con abundancia de oro y perlas. Otras expediciones, como la en-

[8] F. López de Gomara, *Historia General de las Indias*, I. Hispania Victrix, Barcelona, 1985, p. 104.

cabezada por Francisco Becerra, siguieron explorando el litoral del Pacífico, pero el acontecimiento más importante desde el descubrimiento del Mar del Sur por Balboa sería, sin duda, la fundación de la ciudad de Nuestra Señora de la Asunción de Panamá el 19 de agosto de 1519 por Pedrarias. El gobernador, acompañado por Espinosa y unos trescientos hombres, alcanzó la Mar del Sur y visitó la isla de Taboga, regresando posteriormente al continente para fundar la ciudad de Panamá, que pronto se convertiría en el punto de partida de numerosas expediciones hacia el norte y hacia el sur que revelarían el trazado de las costas centroamericanas y sudamericanas del Pacífico.

Este mismo año de 1519 es fundamental para la historia de nuestro océano por otros dos motivos: en Sevilla se hizo a la mar la expedición de Magallanes-Elcano, que lograría circunnavegar la tierra y dar a conocer la extensión del océano Pacífico; y en La Habana, Hernán Cortés ordenó levar anclas a los once navíos que componían su expedición, cuyo principal resultado fue la conquista de México y posteriormente de la parte septentrional de Centroamérica. Ambas empresas se unirían en el ciclo de expediciones que con destino a La Especiería se organizarían en las costas de la Nueva España, pero antes de estudiarlas sería oportuno el reseñar brevemente varias expediciones que ampliaron el dominio español en el litoral pacífico. Muchas de ellas tenían la misión de hallar un paso entre los dos océanos ahora que la existencia del continente americano lo convertía en una barrera para alcanzar las costas asiáticas por la ruta de occidente. En todo caso, Panamá fue la base de partida para llegar a La Especiería, si bien la conquista del Perú concentró gran parte de las energías y los caudales.

El licenciado Espinosa, acompañado del piloto Juan de Castañeda y otros ciento cincuenta hombres, exploró la costa hacia el poniente. Castañeda, desembarcado Espinosa en Punta Burica, llegó hasta la península y golfo de Nicoya. Por otra parte, Pascual de Andagoya recorrió cincuenta leguas de la costa colombiana hasta llegar a un lugar que bautizó con el nombre de San Juan y cuyo cacique le informó sobre el imperio incaico. Pizarro, que acompañó a Balboa en el descubrimiento del Mar del Sur y posteriormente sirvió bajo las órdenes de Pedrarias como regidor y alcalde de Panamá, zarpó en 1524 de esta última ciudad con 112 hombres hacia el sur en busca de los anunciados tesoros. No tuvo mucha fortuna en este viaje, pero dos años des-

pués, en 1526, reanudó la expedición, la cual, tras el paréntesis en la isla Gorgona, logró reconocer la costa ecuatorial hasta la desembocadura del río Santa, desde donde regresaron a Panamá (3 mayo de 1528). Finalmente, en 1532 se realizó la definitiva expedición que logró capturar al Inca en Cajamarca y poner el imperio bajo la soberanía de Carlos V. El 18 de enero de 1535, Pizarro fundó la ciudad de Lima en la costa peruana, iniciándose por aquellos meses la conquista de las tierras situadas al sur, que le fueron entregadas a Diego de Almagro como gobernador de Nueva Toledo. Para fijar los límites de ambas gobernaciones —la de Pizarro y la de Almagro— la corona envió a fray Tomás de Berlanga, obispo de Tierra Firme, quien dejó la ciudad de Panamá rumbo al Perú en febrero de 1535. La navegación fue dilatada a causa de las continuas calmas que encontraron, sufriendo los embarcados los efectos de la falta de agua. Pero el 7 de marzo de 1535 un archipiélago hasta entonces desconocido se apareció en el horizonte: las islas Galápagos, en donde encontraron el preciado líquido.

Finalmente, la conquista de Chile la realizaría Pedro de Valdivia, si bien el primero en divisar sus costas sería el capitán Santiago de Guevara, quien al mando del patache *Santiago*, uno de los dos barcos de la expedición de Loaísa, puso rumbo a México tras atravesar con grandes penalidades el estrecho de Magallanes.

Un segundo foco de exploraciones del litoral pacífico partió de México tras la caída de Tenochtitlán. De forma semejante a lo ocurrido en Panamá, las autoridades novohispanas pretendieron utilizar los puertos del enorme litoral mexicano para buscar el paso interoceánico al norte y reconocer California, enviar expediciones al poniente y conectar marítimamente los dos virreinatos. Todas estas empresas serán estudiadas detenidamente en los próximos apartados, pero es necesario ya el resaltar la contribución de las expediciones mexicanas al conocimiento del litoral centroamericano. Cortés envió un destacamento, mandado por Gonzalo de Sandoval, que alcanzó el Pacífico al oeste de Tehuantepec, región que sería conquistada por otro de los capitanes cortesianos, Pedro de Alvarado. Este famoso capitán siguió avanzando por el litoral, llegando a explorar desde el oeste de Tehuantepec hasta la bahía de Fonseca, descubierta uno o dos años antes por Andrés Niño desde Panamá. El año 1524, Cortés envió a Cristóbal de Olid hacia el sur en busca de una comunicación con la Mar del Sur, pero,

éste, ambicioso, se rebeló e incumplió su cometido. Cortés envió tras él otra armada al mando de su pariente Francisco de las Casas, la cual naufragó a causa de una borrasca y, ante la falta de noticias, emprendió él mismo la búsqueda con la denominada «expedición a las Hibueras». Todas estas expediciones contribuyeron, sin duda, a conocer el litoral centroamericano, si bien, Cortés pronto dirigió sus iniciativas hacia California y La Especiería en vista de los progresos de Pedrarias Dávila desde Panamá. Cabe resaltar, por último, que las instrucciones dadas por Cortés a Olid convirtieron a la Nueva España en la base de los descubrimientos y exploraciones marítimas dirigidas al Mar del Sur [9].

Las expediciones a las islas de la Especiería

El año 1512, uno antes de que Balboa hallase el Mar del Sur, Juan Díaz de Solís, piloto mayor de la Casa de Contratación de las Indias, firmó una capitulación por la que se comprometía a explorar la costa sur de los nuevos territorios hallados a las espaldas de Castilla del Oro y 1.700 leguas hacia el sur. Ya anteriormente, en compañía de Vicente Yáñez Pinzón, buscó en Centroamérica, el año 1508, el paso para llegar a La Especiería, encargo que ahora se plasmaría en las instrucciones de su nuevo viaje, firmadas el 24 de noviembre de 1514 en Mansilla, una vez conocidos el descubrimiento de Balboa y el viaje clandestino de Juan de Lisboa que había costeado América del Sur hasta la Patagonia. Solís partió de Sanlúcar de Barrameda el 8 de octubre de 1515 con tres carabelas, que alcanzaron América por el cabo de San Roque hasta encontrar el estuario del Plata —bautizado río de Solís—, en el cual penetraron pensando que se trataba del famoso paso. Al desembarcar, Solís y sus hombres fueron atacados y muertos por los nativos, a excepción del grumete Francisco del Puerto, lo que determinó al resto de los expedicionarios a regresar a Sevilla en 1516 bajo el mando de Francisco Torres.

[9] Sobre los proyectos cortesianos, véase: M. León-Portilla, *Hernán Cortés y la Mar del Sur*, Madrid, 1985; y L. González Rodríguez, «Hernán Cortés, la Mar del Sur y el descubrimiento de Baja California»: *Revista de Indias*, XLII (1985), pp. 573-644.

La expedición de Solís demostró que el paso interoceánico había que buscarlo más al sur. Su descubridor fue Hernando de Magallanes, quien, con su primera vuelta al mundo, demostró de forma práctica la esfericidad de la tierra y las dimensiones del océano, al que bautizaron con el nombre de Pacífico. Fernao de Magalhaes, que así era su nombre y apellido original, nació en Oporto hacia 1490 en el seno de una familia hidalga. En 1505 embarcó en la flota que llevó a la India al virrey Francisco de Almeida, asistiendo a la conquista de Quiloa y Monbasa, y durante el mandato del segundo virrey, Alfonso de Albuquerque, siguió al servicio de la flota de la India, tomando parte en la conquista de Malaca capitaneando una nao en 1510. Éstas y otras actividades en Asia le permitieron obtener numerosas noticias y conocimientos sobre las islas Molucas, estandartes del más amplio y vago concepto de islas de La Especiería, llegando a la conclusión de que dichas islas podían caer en la zona española asignada por las bulas de Alejandro VI y el Tratado de Tordesillas. En consecuencia, haría falta sólo el descubrimiento de un paso que permitiera a los navíos acceder a la Mar del Sur para poder llegar a las Molucas por la ruta occidental. El proyecto no era beneficioso para el monarca lusitano, empeñado en la conquista del Asia meridional, pues si las Molucas estaban a poca distancia del estrecho americano, podían caer fuera de su control y pasar a las manos del rey castellano. Por el contrario, era muy ventajoso para este último, por lo que Magallanes se dirigió al monarca español, parece ser que despechado por el escaso apoyo que recibió de Manuel I.

Es así como comienza la aventura de Magallanes por tierras castellanas en compañía del astrónomo y socio Ruy Faleiro, que tendría resultados positivos con la firma de la capitulación en Valladolid el 22 de marzo de 1518, por la cual el rey de España se comprometió a no autorizar a otro navegante para realizar dicha derrota durante los diez años siguientes sin previo conocimiento de Magallanes y su socio. Ambos serían preferidos al resto de sus rivales en la autorización final, aunque el rey se reservó el derecho de enviar naos por su propia cuenta. La capitulación les concedió a ambos socios, además, los títulos de adelantados y gobernadores de las tierras e islas que descubriesen y, entre los beneficios económicos, la veinteava parte de los que se lograsen en el viaje, más otras ventajas en las expediciones posteriores. Por su parte, el rey se comprometió a armar y abastecer cinco navíos

durante dos años, los cuales serían atendidos por 234 personas. Por último, si uno de los dos socios muriese, el otro heredaría los derechos recibidos por esta capitulación.

La voluntad decidida del monarca de realizar esta importante empresa logró acelerar los múltiples escollos que los oficiales de la Casa de la Contratación pusieron a la preparación del viaje. En agosto de 1518, Magallanes estaba de regreso en Sevilla con una real cédula en la que el rey solucionaba las dificultades expuestas por los oficiales, señalaba los fondos de donde se debían atender los gastos y se adjuntaba una relación del obispo Fonseca detallando todo lo necesario para poner a punto la expedición. Finalmente, un año después —agosto de 1519—, los cinco barcos elegidos para el viaje estaban listos: el *San Antonio,* de 120 toneladas, la *Trinidad,* de 110, la *Concepción,* de 90, la *Victoria,* de 85, y la *Santiago,* de 75. La carena y apresto se realizó en Sevilla, en cuyo puerto se completó la tripulación, compuesta de doscientos treinta y siete hombres, de los cuales ciento treinta y seis eran españoles, setenta y nueve europeos (italianos, franceses, portugueses, griegos, flamencos, dos alemanes y un inglés) seis asiáticos y dos africanos. El costo total superó los diez millones de maravedís. El 10 de agosto, la flota levó anclas y siguió la corriente del Guadalquivir, si bien, anclaron en Sanlúcar para ultimar los preparativos, haciéndose definitivamente a la mar el 20 de septiembre.

La primera escala de la expedición fue en Tenerife, desde donde emprendieron otra vez la ruta el 2 de octubre, pasando frente a Cabo Verde y Sierra Leona. Aquí empezaron a experimentar vientos contrarios, grandes calmas y fuertes lluvias que los acompañaron hasta más allá del ecuador. Una vez avistado el cabo de San Agustín, pusieron rumbo al sur realizando una escala de trece días en Río de Janeiro, al que bautizaron bahía de Santa Lucía, en donde varios nativos se acercaron a rescatar. El 27 de diciembre se hicieron de nuevo a la mar, navegando rumbo al sur, paralelos a la costa, hasta que se encontraron el 10 de enero de 1520 frente al Río de la Plata. La nave más ligera, la *Santiago,* remontó el río unas 25 leguas, mientras el resto de la flota se dedicó a explorar el ancho estuario. El 14 de febrero continuaron el viaje; a partir de aquí todo era desconocido. Los expedicionarios sufrieron las continuas borrascas del otoño austral, si bien siguieron el inclinado litoral de la Patagonia hasta el 31 de marzo, cuando hicieron una nueva escala en un puerto situado sobre los 49 grados sur, que fue

bautizado con el nombre de San Julián, de triste memoria para la expedición.

Diversos conflictos habían surgido entre la tripulación durante estos primeros meses de navegación, e incluso, antes de avistar tierras americanas, ya Juan de Cartagena, nombrado «conjunta persona» de Magallanes, había discutido los planes de este último, siendo prendido y puesto en el cepo. Ahora, en San Julián, el malestar aumentó. Luis de Mendoza, capitán de la *Victoria,* encabezó una sublevación que triunfó en otros dos barcos: la *Concepción* y la *Santiago.* Los sublevados enviaron emisarios a Magallanes para que les comunicase el rumbo a seguir, y el portugués les mandó al alguacil Gonzalo Gómez de Espinosa, quien logró engañar a Mendoza y darle muerte. Al día siguiente, el resto de los sublevados se rindieron. Quesada, capitán de la *Concepción,* fue condenado a muerte y tanto su cuerpo como el de Luis de Mendoza fueron descuartizados, mientras Juan de Cartagena y el clérigo Sánchez de Reina fueron abandonados en el puerto. Además de estos acontecimientos, durante los cinco meses que permanecieron en San Julián se repararon y aprovisionaron los barcos y, desde los últimos días de abril, Juan Serrano, capitán de la *Santiago,* exploró la entrada del estrecho. Su suerte fue adversa, pues, tras avanzar por espacio de veinte leguas, entró por la desembocadura de un ancho río que llamó de Santa Cruz, en donde sufrió un gran temporal que hizo encallar la nave. Afortunadamente, ningún hombre murió, siendo repartidos por el resto de los barcos.

El 24 de agosto la expedición continuó el viaje, realizándose una nueva escala de dos meses de duración en el estuario de Santa Cruz, descubierto por Serrano. El 18 de octubre de nuevo levaron anclas y tres días después, al avistarse una gran rada que se prolongaba en el horizonte, Magallanes envió a la *Concepción* y al *San Antonio* para reconocerla. Los barcos regresaron entusiasmados ante la profundidad del canal descubierto, por lo que Magallanes ordenó la entrada de todos los barcos juntos. Pero al llegar al límite de lo visto anteriormente, en donde descubrieron dos canales, el *San Antonio,* de nuevo enviado a reconocer uno de los mismos, desertó de la flota, y su capitán, el piloto Esteban Gómez, puso rumbo a España. Los barcos restantes siguieron el canal descubierto, que les llevó veinte días después al Pacífico. Efectivamente, el 27 de noviembre de 1520, desembocaron en un gran océano, dejando atrás el estrecho que Magallanes bautizó de los Pata-

gones. Pigafetta, italiano embarcado de «sobresaliente» y autor de la crónica más notable de la expedición, escribió:

> Habíamos entrado en el canal suroeste con los otros dos navíos y, continuando nuestra navegación, llegamos a un río que llamamos de las Sardinas a causa de la inmensa cantidad que vimos de estos peces. Anclamos allí para esperar a los otros dos navíos y pasamos cuatro días; pero durante este tiempo se envió una chalupa muy bien equipada para que reconociese el cabo de este canal que desembocaría en otro mar. Los marineros de la chalupa volvieron al tercer día, y nos comunicaron que habían visto el cabo en que terminaba el estrecho y un gran mar, esto es, el océano. Todos lloramos de alegría [10].

Los tres barcos que aún continuaban en la expedición pusieron entonces rumbo a mar abierto, realizando una derrota que todavía es hoy objeto de varias interpretaciones. Siguiendo al historiador J. H. Parry, los barcos siguieron el litoral chileno durante unos dieciocho días, cambiando el rumbo hacia el noroeste en las proximidades de la isla de Juan Fernández; hacia el oeste en unos 15 grados sur y de nuevo al noroeste para cruzar el ecuador por los 154 grados oeste. El 6 de marzo, sobre los 13 grados norte, divisaron una de las dos islas que avistaron durante su viaje y que bautizan como Infortunadas. Probablemente avistaron una de las Tuamotu, correspondiendo la otra a una de las pequeñas islas del archipiélago de las Line. En ese caso, Magallanes habría pasado por el canal que forman las Tuamotu con las Marquesas, correspondiendo la primera isla a Puka-Puka y la segunda posiblemente a Carolina. Otros autores defienden que Magallanes navegó más tiempo hacia el norte o nornoroeste, cruzando el ecuador por los 105 grados oeste y llegando hasta los 20 grados norte antes de virar hacia el oeste. En este caso, las islas Infortunadas serían Clipperton y Clarion [11].

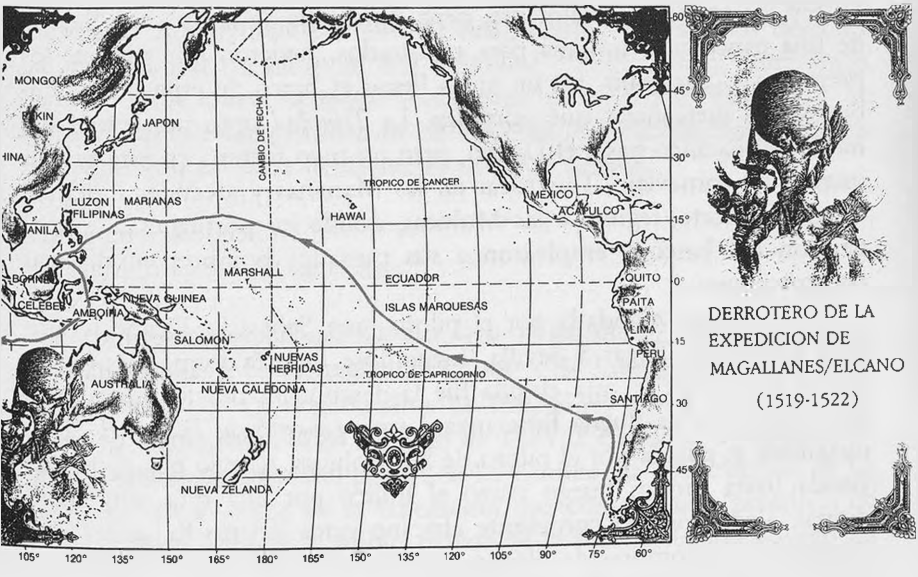
[10] A. Pigafetta, *Primer viaje en torno al globo,* Madrid, 1963, p. 61.

[11] El problema de identificación de las islas del Pacífico aparece frecuentemente en los viajes del los siglos XVI y XVII, e incluso en el XVIII. El alcance de este libro no permite entrar a discutir este problema, por lo que remitimos al lector a la obra de A. Landin Carrasco, *Islario español del Pacífico,* Madrid, 1984.

Lo que es seguro es que Magallanes realizó la última parte de su travesía muy al norte del ecuador, probablemente por los 12 grados norte, en la latitud de la isla filipina de Samar y durante la travesía encontró las Marianas, las que bautizó con el nombre de islas de los Ladrones debido a la afición de sus habitantes a lo ajeno.

La expedición estuvo en la isla de Guam entre el 6 y el 9 de marzo de 1521, haciendo aguada y adquiriendo frutas y pescados con los que se paliaron los efectos de la gran hambre pasada por la larga duración de la travesía, lo que provocó la aparición de escorbuto y obligó a los marineros a comer hasta ratas y cueros.

Reanudado el viaje hacia el occidente, los barcos avistaron una semana después la isla de Samar, en las Filipinas, que Magallanes bautizó archipiélago de San Lázaro. De esta forma, los expedicionarios se vieron inmersos en una región de gran navegación comercial monopolizada por los chinos.



Mapa de la expedición de Magallanes/Elcano.

Magallanes y sus hombres fueron bien acogidos en Limasawa, donde pudieron encontrar agua, alimentos y descansar de la penosa jornada. Después viajaron a Cebú, cuyo rey, impresionado por el poderío de las armas españolas, se avino a una alianza con el de España y se bautizó junto a otros súbditos. A causa de ello, Magallanes se vio envuelto en ciertas disputas locales que le llevarían a la muerte. El 27 de abril, cuando luchaba en la isla de Mactán en contra de otro reyezuelo en compañía de cuarenta de sus hombres, cayó muerto en la playa. Días más tarde, el propio rey de Cebú hizo asesinar traidoramente a otros veintisiete expedicionarios a los que había invitado a un banquete. Los supervivientes levaron anclas rápidamente y se hicieron a la mar. El resto del viaje se convertiría en una nueva odisea.

Dos de los barcos siguieron hacia el oeste, quemando el tercero por falta de gente para dirigirlo. Sin conocer los mares por donde navegaban, descendieron por la costa noroeste de Borneo hasta Brunei, luego regresaron a Palawan, capturando finalmente un barco en el mar de Sulú, cuyo piloto los condujo hasta Tidore el 7 de noviembre de 1521. Su rey los recibió cordialmente, pero, enterados de la próxima llegada de una expedición lusitana para capturarlos, tuvieron que ultimar los preparativos para salir, no sin antes llenar el barco de especias a cambio de las mercancías que portaban. La *Trinidad* optó por retornar a través del Pacífico hasta el Darién, pero no tuvo fortuna en este primer intento de tornaviaje. Tras tocar en las Marianas y ascender hasta los 42 grados norte, regresó a las Molucas, donde los portugueses se apoderaron del barco y emplearon a sus cansados hombres en diversas construcciones.

La *Victoria*, mandada por el piloto Juan Sebastián Elcano, consiguió finalmente llegar a Sevilla, lográndose de esta forma la primera vuelta al mundo: la ruta elegida fue la descubierta por los lusitanos a través del cabo de Buena Esperanza. La nave partió de Tidore el 21 de diciembre y, guiada por el piloto de las Molucas, navegó por el mar de Banda hasta Timor. Luego cruzó el Índico por una ruta muy meridional, alcanzando el continente africano cerca del río Keiskama el 8 de mayo. Los hombres de Elcano consiguieron víveres en Cabo Verde, pero, debido a una apresurada partida para no ser detenidos, tuvieron que dejar a trece hombres en tierra. Finalmente, el 6 de septiembre de 1522 entraron en Sanlúcar los dieciocho hombres que regresaron a España en una sola nave de las cinco que partieron rumbo a La Espe-

cería; el viaje había durado tres años menos catorce días, en los cuales se habían recorrido 14.460 leguas.

La noticia de la circunnavegación del globo fue recibida con gran felicidad por todos los españoles, pero pronto el interés se centró en los aspectos económicos del viaje. Las especias traídas por Elcano cubrieron con creces los gastos de la armada magallánica, por lo que surgió un vivo interés por establecer regulares relaciones con las Molucas. En consecuencia, se creó una Casa de la Contratación de La Especie ría en La Coruña y se organizó una nueva expedición. Pero, además, el viaje sirvió para recopilar trascendentales noticias sobre el Pacífico (náuticas, geográficas, humanas) de gran interés y otorgó a España el derecho de primer descubridor de las Filipinas. Sin embargo, quedó la duda sobre a qué país pertenencían las Molucas, pues la línea de demarcación de 1494 se había trazado sólo en el océano Atlántico. Por el tratado de Vitoria (19 de febrero de 1524) ambas coronas acordaron la celebración de juntas de astrónomos, pilotos y marineros para resolver por vía pacífica la cuestión, que, reunidas en Yelves y Badajoz, no tuvieron un resultado práctico. Al final, Carlos V cedió los derechos de las Molucas a cambio de una estimable cantidad, pero, entre tanto, varias expediciones españolas recorrieron de nuevo el Pacífico y un grupo cada vez más numeroso de españoles se establecieron forzosamente en los confines occidentales del gran océano.

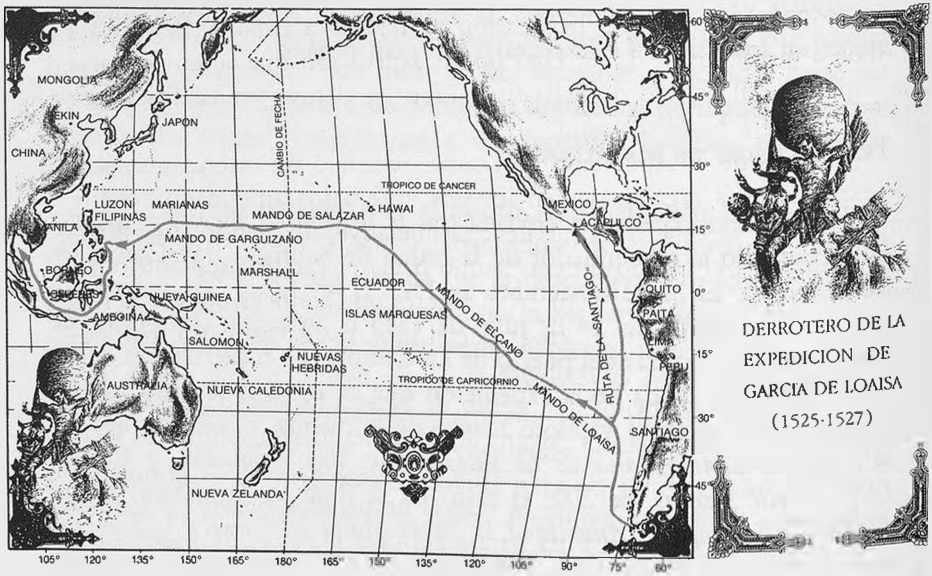
Tras las proas de Magallanes

La primera expedición enviada tras la llegada de Elcano a España se encomendó al comendador de la orden de Santiago fray García Jofre de Loaísa. El 13 de noviembre de 1522 el rey firmó las capitulaciones y la madrugada del 24 de julio de 1525 la escuadra, compuesta de siete naves, levó anclas del puerto de La Coruña. La construcción de las naves retrasó la salida de la expedición que contó con la presencia de Elcano como segundo y piloto mayor de la misma. Loaísa navegó en la capitana *Santa María de la Victoria*, de 300 toneladas, y Elcano en la *Sancti Spiritus*, de 200; el resto de la flota lo formaban la *San Gabriel*, la *Santiago*, la *Anunciada*, la *Santa María del Parral* y la *San Lesmes*. La travesía del Atlántico y del estrecho de Magallanes fue un auténtico fracaso. Tras una fuerte tempestad, la capitana desapareció y

realizó un viaje por separado hasta el estrecho; en el río Gallegos, Elcano, confundido, ordenó entrar y toda la flota varó, salvándose sin daños gracias a la marea.

Ya en el estrecho, la *Sancti Spiritus* encalló a causa de una tempestad y se perdió, repartiéndose sus hombres en las otras naves; el 22 de enero de 1526 apareció la *Santa María de la Victoria;* pero el mal tiempo persistió y la *Anunciada* y la *San Gabriel* desertaron de la flota. Sólo hay un hecho memorable: la *San Lesmes* fue arrastrada por un temporal hasta los 55 grados de latitud sur, descubriendo la punta meridional de América, que posteriormente sería bautizada cabo de Hornos.

No menos intranquila fue la travesía del oceáno, una vez que la flota de Loaísa pudo desembocar en el estrecho. Apenas lo lograron, una tempestad desatada en junio los dispersó de nuevo. Una de las naves, la *Santiago*, decidió poner rumbo a Nueva España, a cuyas costas llegaría el 25 de julio de 1526; la *San Lesmes* desapareció sin dejar rastro y la *Santa María del Parral* embarrancó en la isla de Sanguin, entre el archipiélago de las Célebes y el de Mindanao. Sólo tres hom-



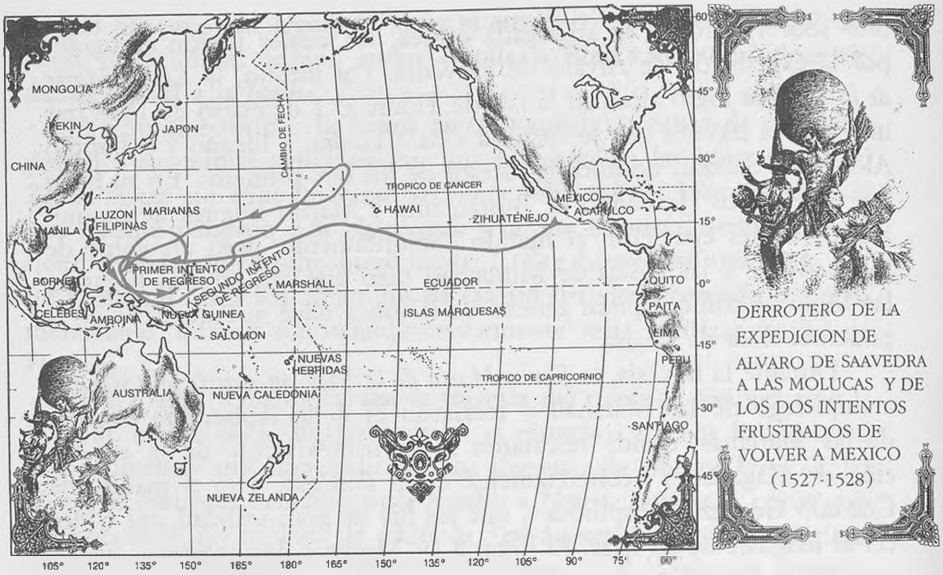
Mapa de la expedición de García Loaísa.

bres sobrevivieron a la arriesgada odisea, los cuales fueron recogidos por la expedición de Álvaro de Saavedra. Por último, la *Santa María de la Victoria* logró alcanzar la isla de Tidore el 1 de enero de 1527 tras una sufrida travesía que le costó la vida a Loaísa, a Elcano y a Toribio Alonso de Salazar, nombrado sucesor de los dos primeros. En su lugar fueron elegidos Hernando de Bustamante y Martín Íñiguez de Zarquizano, quienes ejercieron el mando conjuntamente, pero un golpe de mano frente a las costas de Mindanao hizo que este último llegase a las Molucas como capitán general de la única nave que quedaba de la poderosa flota de Loaísa.

Durante la travesía, la *Santa María de la Victoria* avistó una isla del archipiélago de las Marshall y recalaron el 4 de septiembre en otra de las Marianas, donde rescataron a un sobreviviente de la expedición de Magallanes —concretamente de la *Trinidad,* bajo el mando de Gonzalo Gómez de Espinosa—, que les fue de gran utilidad por conocer el lenguaje de las islas. Al llegar a las Molucas, los españoles lucharon contra los portugueses, se retiraron a Malaca y volvieron a reconquistarlas, recibiendo nuevos auxilios con la llegada a Tidore de un barco de la Nueva España: la nave *Florida* comandada por Álvaro de Saavedra (1528). Finalmente, vendidas las Molucas (Tratado de Zaragoza, 1529), los españoles negociaron su regreso a España, llegando a Lisboa a mediados de 1536. Una nueva expedición que se envió hacia la Especiería al mando de Sebastián Cabot se detuvo en La Plata, por lo que no será estudiada aquí.

Después de la expedición de Loaísa, se inició un interesante ciclo de exploraciones organizadas en los dos virreinatos americanos. Sobre todo será Nueva España la que lleve la iniciativa, dirigiendo sus esfuerzos tanto hacia el Lejano Oriente como hacia el Pacífico septentrional, pero pronto le seguiría el Perú en el interés por conocer nuevas tierras e islas en el Pacífico sur y cartografiar el litoral sudamericano, particularmente el estrecho de Magallanes.

La primera expedición que partió de Nueva España hacia las Molucas estuvo capitaneada por Álvaro de Saavedra Cerón, primo de Hernán Cortés. Tres hechos van a determinar la organización de la misma: una carta de junio de 1526 en la que el emperador ordenó a Cortés emplear las naves que construía para reconocer el norte de México en realizar una nueva expedición a la Especiería para buscar las naves de Cabot y Loaísa; la llegada a las costas mexicanas de uno de los barcos



Mapa de la expedición de Álvaro de Saavedra a las Molucas.

pertenecientes a este último, y el viaje de Cortés a España, en el que logró autorización para enviar navíos al Pacífico y descubrir islas y tierras.

La expedición, que partió de Zihuatanejo el 31 de octubre de 1527, estuvo formada por tres navíos y un centenar de hombres. Todo había sido financiado por el célebre conquistador extremeño. Después de recorrer juntas 1.170 leguas, el 15 de diciembre desaparecieron dos naves, el navío *Santiago,* mandado por el cordobés Luis de Cárdenas, y el bergantín *Espíritu Santo*, a cargo del jerezano Pedro Fuentes. La travesía de la nave capitana, la *Florida*, se realizó sin contratiempos, avistando la isla de Mindanao en febrero de 1528. Allí y en otras islas próximas rescataron a varios marineros de la expedición de Loaísa y, al llegar a las Molucas, Saavedra y sus hombres tuvieron que luchar contra los portugueses. Reparada la nave, el 12 de junio intentaron regresar a Nueva España con un cargamento de clavo, pero el tornaviaje resultó un fracaso, arribando de nuevo a la isla de Tidore el 19 de noviembre, a pesar de lo cual, el viaje permitió descubrir algunas islas del Pacífico occidental: las Kepulauan Shouten, isla Misory,

una de las Papúas, islas del Almirantazgo, las Bismarck, la isla de Truk, una de las Carolinas y Nueva Guinea.

No por ello se dio Saavedra por vencido. Reparada la *Florida* y construido otro batel, el 3 de mayo de 1529 inició un segundo intento de regresar a Nueva España. Pasó por la isla Ponapé, que bautizó de Los Pintados, y por otra en los 11 grados y 30 minutos que llamó de Los Jardines, logrando alcanzar los 26 grados, posiblemente en el grupo septentrional de las islas Hawai, donde murió el capitán. Sus hombres intentaron seguir hacia el oriente, pero, al llegar al grado 31, los tiempos y las malas condiciones les obligaron a regresar, avistando Gilolo a fines de 1529.

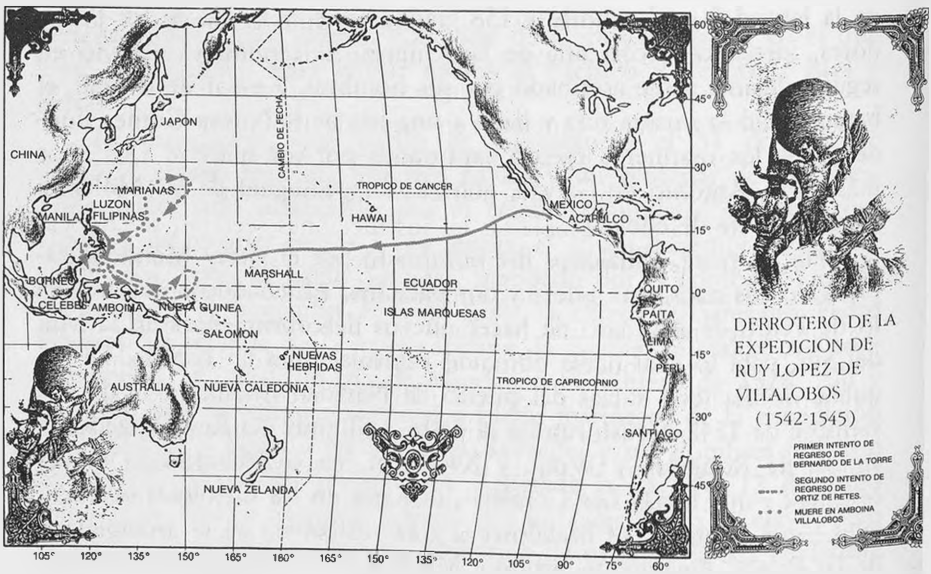
La aventura de Saavedra sería continuada por Hernando Grijalva (1536-1537) y por Ruy López de Villalobos (1542-1545). El primero, que ya había descubierto las islas de Revillagigedo, fue comisionado por Cortés para conducir dos barcos al Perú a petición de Pizarro con el fin de descubrir nuevas tierras e islas en el Pacífico sur. Una de las dos naves enviadas, la *Trinidad*, mandada por Fernando de Alvarado, regresó pronto a México; mientras la *Santiago*, tras llegar al Perú y recibir órdenes de Pizarro, salió del puerto de Paita rumbo al oeste. Grijalva siguió siempre la línea equinoccial, avistando la Christmas island, en la latitud 2 grados norte y 158 grados oeste, y la isla de los Pescadores, identificada con una de las Gilbert. El capitán se obstinó en seguir adelante y fue asesinado por sus hombres, a pesar de lo cual, el barco siguió la misma ruta y llegó a una isla de la Nueva Guinea donde todos los marineros fueron capturados por los nativos. Dos años más tarde, Antonio de Galvao, gobernador portugués de las Molucas, rescató a siete de ellos.

Por su parte, Villalobos fue nombrado por el virrey Mendoza capitán de dos naos, una galera y dos pataches, adueñándose del proyecto de Pedro de Alvarado de hacer nuevos descubrimientos en la Mar del Sur, para lo cual había obtenido capitulaciones en España. La pequeña flotilla levó anclas del puerto de Navidad (Jalisco) el 1 de noviembre de 1542 y puso rumbo al oeste, avistando las Revillagigedo, el atolón de Rongelap y Wotje y Kwajalein, en el archipiélago de las Marshall —que llamó Los Corales—, otra isla en las Carolinas occidentales —que bautizó Los Matalotes—, y Los Arrecifes en el archipiélago de las Palaos. Finalmente, arribó a Mindanao el 2 de febrero de 1543, navegando por las distintas islas filipinas hasta intentar fundar una co-

lonia en la isla Sarangán, descubierta años antes por el capitán Gómez de Espinosa.

De nuevo, Villalobos intentó regresar a Nueva España por la ruta oriental, enviando a Bernardo de la Torre con el navío *San Juan* a fin de pedir al virrey Mendoza auxilios para sus precarias fundaciones. Torre salió el 26 de agosto de 1544, dirigiéndose hacia el noroeste por entre el archipiélago de las Marianas, descubriendo tres nuevas islas; luego avistó otras tres islas pertenecientes a las Kazan Retto y al llegar a la latitud 30 grados norte, y tras navegar durante 750 leguas, se encontró una notable borrasca que le obligó a regresar.

Este arriesgado piloto fue el primero en pasar por los estrechos de San Bernardino y San Juanico y dar la vuelta completa a Mindanao. Meses más tarde, tras ser reparado de nuevo el barco en la isla de Tidore, Íñigo Ortiz de Retes intentó nuevamente el regreso a Nueva España el 16 de mayo de 1545, pero fracasó, si bien avistó durante su travesía Nueva Guinea, la cual bautizó y de la que tomó posesión, y otras islas al norte de la misma. Finalmente, Villalobos pactó con los



Mapa de la expedición de Ruy López de Villalobos.

portugueses la repatriación de los españoles, aunque él moriría en Amboina, en las Molucas, en brazos de San Francisco Javier.

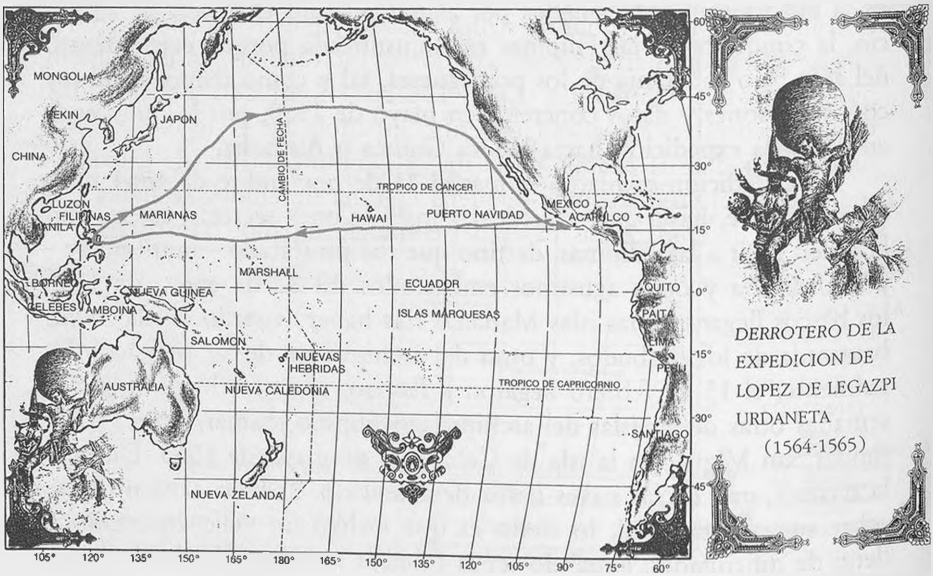
Tras la expedición de Villalobos, las empresas españolas transpacíficas fueron abandonadas hasta 1564, año en el que la flota comandada por Miguel López de Legazpi se hizo a la mar desde el puerto de La Navidad. Esta nueva empresa constaba de cuatro barcos: la nave capitana *San Pedro,* de 500 toneladas, la almiranta *San Pablo,* de 300, dos pataches, el *San Juan* y el *San Lucas,* y un pequeño bergantín. Fue organizada por el virrey Luis de Velasco y, a su muerte, por la Audiencia de México, siendo aprobada la idea por Felipe II, quien, a instancias del virrey, solicitó los servicios de Miguel de Urdaneta, antiguo asistente de Elcano en la expedición de Loaísa y en aquellos momentos convertido en un tranquilo agustino en un convento novohispano. Al monje se le encomendó la construcción de la armada, si bien el mando supremo se otorgó a Legazpi, vasco de nacimiento al igual que Urdaneta, que había sido escribano y alcalde ordinario de la capital mexicana. Este cambio tendría notables consecuencias para los objetivos de la expedición, pues si todos estaban de acuerdo en la necesaria búsqueda de una ruta de tornaviaje que hiciese posible el retorno de las naves enviadas hacia la Especiería, los propósitos colonizadores de la misma eran cuestionados por algunos, como Urdaneta. A su juicio, la conquista de las Filipinas era injustificada porque caían dentro del área bajo soberanía de los portugueses, tal y como demostró al rey con mediciones y datos concretos en mayo de 1560, por lo que pensó en dirigir la expedición hacia Nueva Guinea o Australia.

La expedición se hizo a la mar el 21 de noviembre de 1564 rumbo al suroeste, hasta que, abiertas las instrucciones secretas, se conoció la orden de ir a las Filipinas, destino que fue protestado —inútilmente— por Urdaneta y otros agustinos embarcados. El 22 de enero de 1565 los barcos llegaron a las islas Marianas tras haber avistado la isla Mejit, bautizada de los Barbudos, y otras del archipiélago de las Marshall. Finalmente, el 13 de febrero llegaron a Ibabao, recorriendo por algunas semanas otras de las islas del archipiélago filipino (Samar, Leyte) hasta fundar San Miguel en la isla de Cebú el 8 de mayo de 1565. Durante la travesía, una de las naves había desaparecido. Si bien existen dudas sobre su voluntariedad, lo cierto es que realizó un viaje arriesgado y lleno de dificultades, logrando ser la primera nave que desde el Oriente llegó a Nueva España. El patache *San Lucas,* mandado por Alonso

de Arellano y pilotado por Lope Martín, se separó del resto de la expedición a principios de diciembre a causa de un temporal; entonces, siguió hacia el oeste hasta alcanzar Mindanao, avistando varios grupos de islas (posiblemente las Marshall, Carolinas y Palaos) en su camino. El 4 de marzo de 1565 abandonaron la citada isla tras llenar la bodega de canela, e iniciaron el regreso a Nueva España poniendo rumbo al este-noreste hasta alcanzar los 43 grados norte, donde el frío y el escorbuto hicieron estragos en la marinería.

Por fin, el 16 de julio avistaron California por los 27 grados 3/4 norte y el 9 de agosto alcanzaron el puerto de la Navidad después de sufrir varias tormentas y otras penalidades derivadas de tan larga travesía.

Esta navegación precedería a la realizada por Urdaneta con el navío *San Pedro*, gracias a la cual se lograría descubrir la ruta del tornaviaje. El 1 de junio de 1565 se hizo a la mar desde la isla de Cebú, inaugurando una ruta que sería seguida por docenas de barcos a partir de entonces. Urdaneta contaba con su experiencia en el Pacífico, con el ejemplo de los cinco intentos anteriores para volver a Nueva España



Mapa de la expedición de López de Legazpi.

desde las Molucas y con sus propias reflexiones y cálculos a la hora de emprender el nuevo viaje. La travesía, coronada con el éxito, duró ciento treinta días; Felipe de Salcedo, nieto de Legazpi, lo acompañaba. El San Pedro navegó durante algunas semanas entre las islas Filipinas para salir al Pacífico por el estrecho de San Bernardino; luego, puso rumbo al nordeste hasta alcanzar la latitud del Japón —evitando así la zona de los alisios—, para poner seguidamente proa al este hasta avistar California, desde la cual costeó hasta el puerto de Acapulco, en cuya rada fondeó el 8 de octubre de 1565. La navegación, no obstante, no estuvo exenta de hambre, sed y escorbuto, bajo cuyos efectos murieron dieciséis marineros, entre ellos, Esteban Rodríguez, piloto mayor de la nave. Urdaneta dio un gran rodeo en las aguas del Pacífico norte, pero puso su nave en la corriente del Kuro-Shivo, por los 42 grados norte, logrando de esta forma hallar el camino entre Filipinas y México.

En consecuencia, fue posible la consolidación de los españoles en las Filipinas. En agosto de 1567 llegaron dos naves desde Nueva España con provisiones y dos centenares de hombres. Un año después, se envió la *San Juan* a México con un importante cargamento de canela, pero naufragó cerca de Guam, salvándose la tripulación aunque no la carga. En 1569, Juan de la Isla condujo al occidente nuevos colonos y pertrechos con los cuales se asentó la presencia española. Sin embargo, el comercio con las Molucas siguió vedado para los españoles, por lo que se iniciaron transacciones con otras mercaderías, principalmente procedentes de China. En 1571, Legazpi, nombrado gobernador y capitán general de la nueva posesión española en el lejano Pacífico, fundó la ciudad de Manila en la mejor comunicada isla de Luzón. Al morir Legazpi en 1572, una pequeña colonia de chinos se había establecido en la ciudad. Las bases del comercio español transpacífico estaban puestas [12].

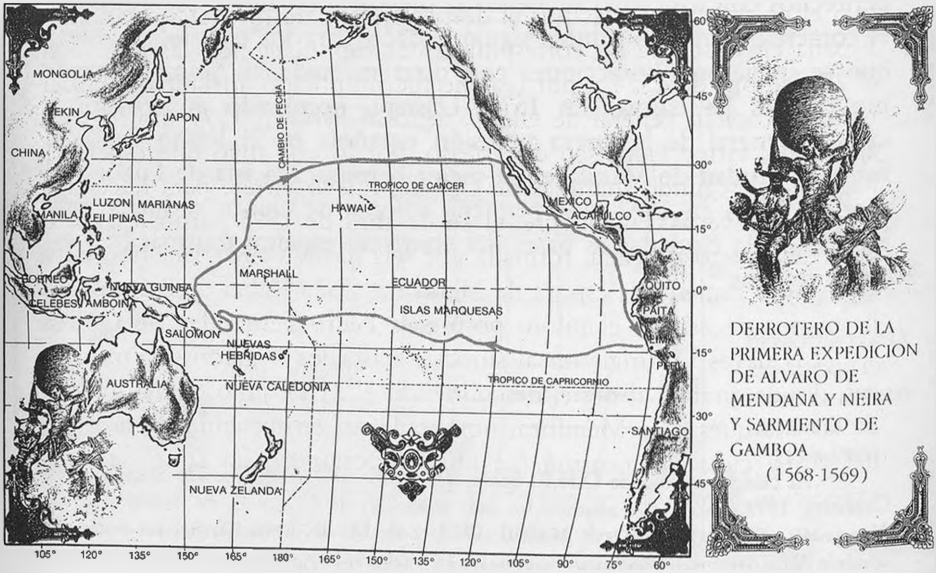
[12] Al clásico estudio de O.H.K. Spate, *The Pacific since Magellan, The Spanish Lake*, Canberra, 1978, habría que añadirle los más accesibles de C. Prieto, *El Océano Pacífico. Navegantes españoles del siglo* XVI, Madrid, 1975; y de M. de Jarmi Chapa, *La expansión española hacia América y el océano Pacífico, II. La Mar del Sur y el impulso hacia el oriente*, México, 1988.

La persecución de la *Terra Australis*

Las expediciones que se organizaron en el virreinato del Perú para descubrir nuevas tierras e islas en el océano se realizaron entre 1567 y 1606. Para entonces, las Filipinas estaban siendo colonizadas por la corona y los enigmas más persistentes se encontraban en el Pacífico meridional hasta Australia y Nueva Guinea. Entre ellos, la isla de Ofir, de donde Salomón había traído oro, isla mítica que se veía enriquecida con leyendas de enormes ejércitos enviados por los incas hacia el poniente en busca del tan preciado metal, y el continente austral.

La primera expedición se organizó bajo el mandato del gobernador interino del Perú García de Castro, quien envió dos barcos (*Los Reyes* y *Todos Santos*) a las órdenes de su sobrino Álvaro de Mendaña, los cuales levaron anclas del puerto del Callao el 19 de noviembre de 1567.

La dotación la formaban ciento cincuenta hombres, entre ellos el cosmógrafo Pedro Sarmiento de Gamboa, el piloto mayor Hernán Gallego y el capitán Pedro Ortega. Hubo desavenencias en la ruta.



Primera expedición de Álvaro de Mendaña.

El 15 de enero de 1568 avistaron la isla Nui, en el archipiélago Ellice, que bautizaron Nombre de Jesús, un mes más tarde Otong Java o isla Steward, que llamaron Bajos de La Calendaria, y hacia el 5 o 7 de febrero la isla de Santa Isabel, la mayor de las Salomón, desde donde exploraron y nombraron otras islas del mismo grupo (San Cristóbal, Guadalcanal). Entonces se planteó el dilema de poblar o de regresar a Perú, decidiéndose finalmente por esta segunda opción. El 11 de agosto de 1568, tras medio año de permanencia, dejaron las Salomón, iniciándose una disputa entre Mendaña y el piloto Gallego por el rumbo a seguir. El primero ordenó virar al sureste, pero pronto triunfó la tesis del segundo, dirigiéndose la nave hacia el norte. Navegaron al oeste de las islas Marshall, recalaron en la isla Wake el 4 de octubre, bautizada San Francisco, remontaron después el paralelo 30 de latitud norte y avistaron el continente americano el 21 de diciembre en la Baja California, concretamente en la bahía de Sebastián Vizcaíno, que ellos bautizaron con el nombre de Santo Tomás. De aquí siguieron recorriendo la costa mexicana hasta el puerto de Realejo, donde repararon las maltrechas naves, y fondearon de nuevo en el Callao el 11 de septiembre de 1569.

La segunda expedición de Mendaña tendría como principal objetivo el colonizar las islas por él descubiertas, para lo cual se trasladó a España en busca de las correspondientes capitulaciones, las que logró el 27 de abril de 1574 y por las que fue nombrado adelantado, gobernador y capitán general de ellas. Vuelto al Perú en 1577, no logró el apoyo del virrey Francisco de Toledo, por lo que tuvo que esperar la llegada del segundo marqués de Cañete, nuevo virrey, para hacer realidad su proyecto. Finalmente, el 16 de abril de 1595 partió la expedición del puerto de Paita, formada por seis naves y 387 personas, entre ellas varias mujeres, la esposa de Mendaña, doña Isabel de Barreto, tres hermanos de ésta, y el piloto portugués Pedro Fernández de Quirós.

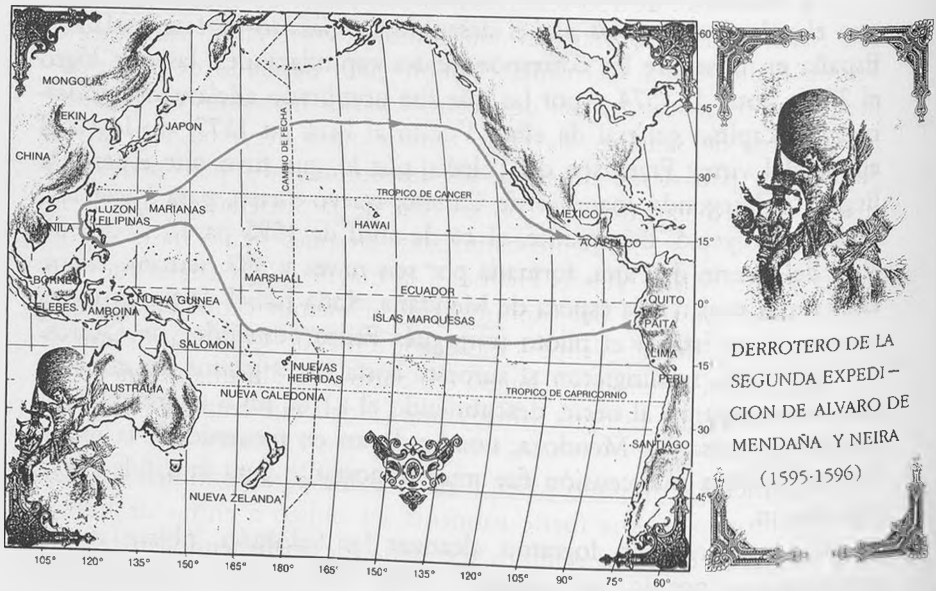
Las naves se dirigieron al suroeste hasta los 9 grados 30 minutos sur, donde giraron al oeste, descubriendo el 21 de julio el archipiélago de las Marquesas de Mendoza, nombrado así en recuerdo de la mujer del virrey cuya intercensión fue muy importante para la salida de la expedición.

Sin embargo, no lograron alcanzar las Salomón, objeto de su colonización, por lo que siguieron hacia el poniente, avistando en el mes de agosto las islas de San Bernardino y el 29 otra escoltada por

peligrosos bajíos que nombran La Solitaria (posiblemente Niulakita, del grupo de las Tokelau). Para entonces, habían surgido descontentos en la flota, pues pensaban que Mendaña y su piloto, Quirós, se habían perdido.

Pero el 7 de septiembre avistaron una nueva tierra, la isla de Santa Cruz (10 grados 50 minutos sur y 166 grados este), en la que recalaron en su parte norte, en una bahía que llamaron Graciosa, en donde desembarcaron. Al día siguiente, la nave almiranta, la *Santa Isabel*, desapareció sin que jamás se volviera a tener noticia alguna de ella.

La expedición permaneció en Santa Cruz hasta el 18 de noviembre. Durante ese tiempo se hicieron reconocimientos en las proximidades de la isla y se comenzaron a construir la primeras edificaciones. Sin embargo, una extraña epidemia diezmó a los expedicionarios que, presas del pánico, obligaron a la mujer de Mendaña a abandonar la isla y a buscar otra más saludable o regresar al Perú, pues entre los muertos se encontraba el mismo Mendaña y su cuñado, recayendo los títulos de gobernador y adelantado en su esposa, Isabel de Barreto, único caso ocurrido durante la conquista y la colonización española de



Segunda expedición de Álvaro de Mendaña.

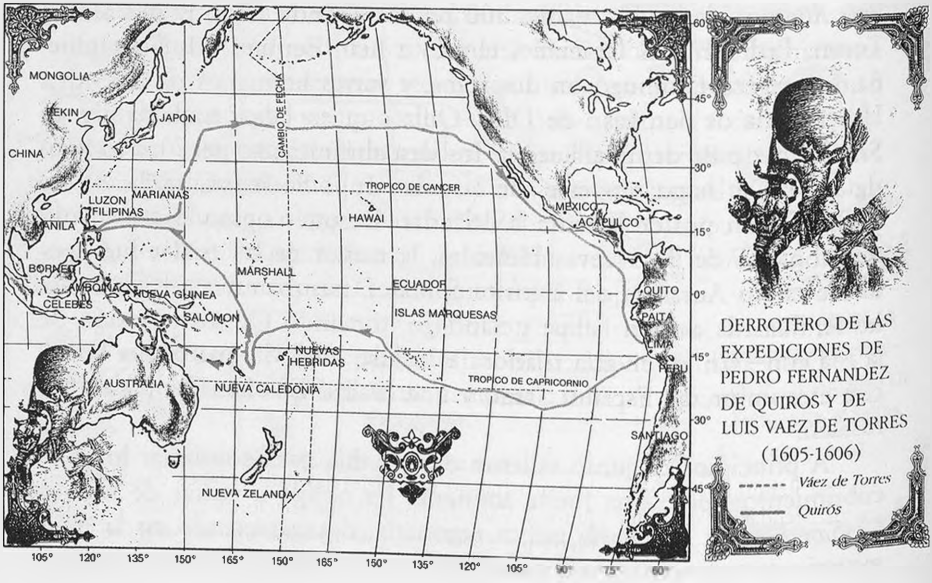
América y Oceanía. Ésta decidió ir a la búsqueda de la isla de San Cristóbal y, al alcanzar los 11 grados sur sin encontrarla, mandó poner proa a Manila, cuyo puerto avistaron el 11 de febrero de 1596 tras pasar por la isla Ponapé, del grupo de las Carolinas, que llamaron de San Bartolomé, y la isla de Guam en las Marianas. Varios meses permanecieron en Filipinas los expedicionarios, durante los cuales se celebraron varias bodas, entre ellas la de la propia Isabel de Barreto con el capitán de la nao de Acapulco don Fernando de Castro. Finalmente, el 10 de agosto, lo que quedaba de la segunda expedición de Mendaña realizó la última travesía transpacífica hasta Acapulco, cuyo puerto avistaron el 11 de diciembre de 1596.

El piloto de esta segunda expedición de Mendaña, Pedro Fernández de Quirós, fue el protagonista de la tercera expedición al Pacífico desde el virreinato peruano. Nacido en la ciudad portuguesa de Évora hacia 1565, era experimentado marino del galeón de Manila y hombre religioso hasta el misticismo. Quirós viajó a la península para gestionar la organización de una nueva expedición al Pacífico, e incluso marchó a Roma para tratar la expansión misional. Por fin, el 21 de diciembre de 1605 partió del Callao la pequeña flotilla formada por la nao *San Pedro y San Pablo,* de 155 toneladas, la *San Pedro,* de 120, y el patache *Tres Reyes,* en los que viajaban 300 hombres, entre ellos, Luis Váez de Torres, Pedro Bernal Cermaño, el piloto Juan Bernardo de Fuentidueña, cuatro franciscanos, con dos legos, y varios hermanos de la Orden Hospitalaria de San Juan de Dios. Quirós quiso llegar hasta la isla de Santa Cruz para desde allí seguir los descubrimientos, pero no lo consiguió. En su lugar, tropezó con las islas de la Sociedad, varias de las cuales fueron posteriormente bautizadas. Después siguió hasta encontrar el grupo de las Nuevas Hébridas, la mayor de las cuales fue bautizada como Australia del Espíritu Santo. Desembarcaron en su bahía norte, llamada de San Felipe y Santiago, tomando Quirós posesión de la isla con gran ceremonia religiosa e incluso creó allí una nueva orden con el nombre del Espíritu Santo y una ciudad que bautizó Nueva Jerusalén.

A principios de junio salieron de la bahía para continuar los descubrimientos, pero una fuerte tormenta les obligó a entrar de nuevo. La *San Pedro y San Pablo* nunca regresaría, desapareciendo en la mar, misterio no suficientemente aclarado dadas las dotes marineras de Quirós, quien se dirigió a la Nueva España, alcanzando Acapulco el 21

de noviembre de 1606 con sólo la muerte de fray Martín de Molina, de casi ochenta años. Por su parte, Luis Váez de Torres regresó a la isla de Santa Cruz y esperó en vano a Quirós durante dos semanas, tras las cuales, siguió los descubrimientos al oeste tal y como ordenaba el Virrey del Perú en sus instrucciones. La expedición avistó tierra por la parte norte de la península australiana de York, la cual fue recorrida hasta su extremo —el cabo York—, virando luego hacia el noreste hasta encontrar la costa meridional de Nueva Guinea, a la que llamaron Magna Margarita.

Numerosas islas y accidentes que fueron descubriendo a su paso llenaron esta parte del Pacífico de nombres españoles. Luego pasaron por el estrecho que lleva el nombre de Torres, entre Nueva Guinea y Australia, siguiendo la costa hacia el noroeste hasta los 7 grados 30 minutos sur, desde donde volvieron hacia el sur hasta los 11 grados sur, navegando por el golfo de Carpentaria durante dos meses. Finalmente, llegaron a las Molucas por el mar de Araufa, cuyo gobernador estaba en apuros por el ataque de los nativos. Torres le ayudó a repeler el ataque e incluso dejó el patache con veinte hombres para guarnecer



Mapa de las expediciones de Pedro Fernández Quirós y de Luis Váez de Torres.

mejor Ternate antes de navegar a Manila, a cuyo puerto llegó el 22 de mayo de 1607 [13].

El reconocimiento de los confines americanos: Magallanes y California

Tras las expediciones de Magallanes y Loaísa al estrecho que lleva el nombre del primero, la corona siguió sus esfuerzos por conocer y controlar este importante paso entre los océanos Atlántico y Pacífico, así como las regiones colindantes. El 26 de julio de 1529, el portugués Simón de Alcazaba obtuvo una capitulación por la que se le concedieron las tierras y provincias al sur de la gobernación del capitán Pizarro, unas doscientas leguas hacia el estrecho de Magallanes. Alcazaba partió de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1534 con dos naves, la capitana *Madre de Dios* y la *San Pedro*, embarcando un total de doscientas cincuenta personas. El 13 de enero llegaron al río Gallegos y cuatro días después a la boca del estrecho, pero una fuerte tempestad les obligó a salir y a invernar en el puerto de Lobos. Tras una excursión terrestre, varios marineros se amotinaron. Alcazaba y otros hombres fueron asesinados y, finalmente, los expedicionarios decidieron retornar a España. Solamente setenta y cinco hombres y una nave llegaron a Santo Domingo tras una penosa travesía.

Diez años después, salió de Sevilla otra expedición al mando de Francisco de Rojas, que llegó a la boca del estrecho el 20 de enero de 1540. De las cuatro naves de que se componía la misma, la capitana naufragó cerca de la entrada del estrecho, otra consiguió atravesarlo y arribó al Perú, la tercera intentó recoger en vano a los náufragos de la capitana y, arrastrada por los temporales, puso rumbo a España o a las Antillas, y la cuarta desapareció.

Desde Chile, el gobernador Pedro de Valdivia patrocinó las siguientes empresas hacia las regiones australes. El año 1544, Valdivia

[13] Remitimos al lector al clásico trabajo de F. Morales Padrón, «Los descubrimientos de Mendaña, Fernández Quirós y Váez de Torres y sus relaciones de viaje», *Anuario de Estudios Americanos*, XXII (1966), pp. 985-1.044; y al más desconocido de H. E. Maude, «Spanish Discoveries in the Central Pacific, a Study of Identification», *Journal of the Polynesian Soc.*, LXVIII (1959), pp. 28-326.

aprovechó la llegada de un barco con provisiones que le envió el gobernador peruano Vaca de Castro, capitaneado por el genovés Juan Bautista de Pastene, para mandarlo hacia el sur. Sin embargo, los resultados fueron pobres –reconocieron sólo hasta el grado 41, sin llegar a Chiloé– lo que decidió a Valdivia a enviar una segunda expedición. Esta nueva empresa estuvo compuesta de un navío grande y dos pequeños, colocando al frente de la misma a uno de sus capitanes, llamado Francisco de Ulloa, sin que se conozcan los resultados exactos, aunque se sabe que llegó a la boca pacífica del estrecho.

El nuevo gobernador, García Hurtado de Mendoza, envió en 1557 una nueva expedición al mando de Juan de Ladrillero, cuyos resultados fueron más notables, pues llegó a penetrar en el estrecho, alcanzando el Atlántico, y reconoció varias islas y sectores del litoral pacífico. Ladrillero partió el 17 de noviembre de 1557 de Valdivia con dos navíos, uno de los cuales regresó al mando del capitán Francisco Cortés tras una tormenta que sucedió el 8 de diciembre. Por lo tanto, el viaje más importante de reconocimientos lo realizó Ladrillero en solitario con muchas penalidades. Situó la boca del estrecho en 53 grados por el lado del Pacífico y en 52 por el Atlántico. El 9 de agosto de 1558 inició el viaje de regreso, llegando en el mes de marzo de 1559 a Valdivia según unos y a Concepción según otros.

Ya avanzado el siglo XVI, se realizó el primer intento de poblar Magallanes como consecuencia del paso y posterior saqueo de los puertos del Pacífico protagonizado por el inglés Francis Drake. Pedro Sarmiento de Gamboa, hombre de gran experiencia y conocimientos náuticos, fue el encargado de la nueva expedición que partió del Callao en marzo de 1579. Ahora sería el virrey de Perú el interesado en conocer el estrecho, lo que demuestra la importancia geoestratégica que iba tomando el mismo. Sarmiento navegó por el estrecho, reconoció y bautizó numerosos accidentes geográficos, tomó posesión de las costas de Tierra del Fuego y llegó a España para pedir el apoyo real hacia las nuevas fundaciones australes. Felipe II aprobó la iniciativa y, tras diversos avatares, la expedición colonizadora llegó al estrecho, fundándose dos establecimientos: Nombre de Jesús, en la costa norte de la entrada oriental, próximo al cabo de las Once Mil Vírgenes (12 de abril de 1584) y Rey Don Felipe. Sin embargo, fueron abandonados ante las difíciles condiciones de vida y Sarmiento, vuelto a España en busca de provisiones, fue apresado por los ingleses y no volvió a ver su obra colonizadora.

Ya en el siglo XVII, una nueva expedición, comandada por los hermanos Bartolomé y Gonzalo Nodal (1618-1619) sería enviada tras los pasos del navegante holandés Jacob Lemaire y Wilhelm Schouten, descubridores del estrecho que lleva el nombre del primero. Los Nodal circunnavegaron la Tierra del Fuego y obtuvieron un buen número de noticias sobre estas regiones. Además rebautizaron el estrecho de Le Maire con el nombre de San Vicente, aunque no tuvo fortuna [14].

Por último, el piloto Juan Fernández, en un rutinario viaje entre Perú y Chile descubrió la isla que lleva su nombre, avistada ya probablemente por Camargo en 1574.

Éste sería un esquemático cuadro de las acciones españolas en el Pacífico meridional durante los siglos XVI y XVII, las cuales tuvieron su continuación y complemento en las realizadas en la parte septentrional. La expansión mexicana hacia el Pacífico norte fue muy temprana. En la tercera carta de relación (Coyoacán, 1522) Hernán Cortés comunicó a Carlos V sus deseos de explorar el norte en busca del Mar del Sur. Las noticias que le trajeron dos parejas de soldados que envió para dicho fin fueron el comienzo de una continua y onerosa relación de Cortés con el gran océano. El año 1523, envió a Gonzalo de Sandoval hacia las provincias de Alimán, Colimonte y Ceguatán, cuyos señores le relataron la existencia más al norte de «una isla toda poblada de mujeres». Esta noticia coincidió con un pasaje de las *Sergas de Esplandián,* novela caballeresca de Garci Ordóñez de Montalvo (1510), lo que dio origen al nombre de California, región de límites imprecisos situada al noroeste de la Nueva España, que despertaría una poderosa atracción durante toda la época colonial.

Las primeras naves construidas por Cortés fueron enviadas, como ya vimos, tras las huellas de la expedición de Loaísa a las Molucas. Las comandaba Álvaro de Saavedra Cerón y partieron de México el 31 de octubre de 1527. A este viaje le seguirían los destinados a explorar el norte de la Nueva España. En 1532, Diego Hurtado de Mendoza descubrió las islas Marías y naufragó en las costas de Sinaloa. Un año después, en 1534, dos naves partieron bajo el mando de Diego Becerra y Hernando de Grijalva. Este último descubrió las islas de Socorro y

[14] Véase, J. Oyarzun, *Expediciones españolas al estrecho de Magallanes y Tierra de Fuego*, Madrid, 1976.

San Benedicto (islas de Revillagigedo); mientras su compañero era asesinado por el piloto Fortún Ximénez, quien descubrió la península de Baja California. Los rebeldes desembarcaron en el puerto de Santa Cruz, pero ante la actitud hostil de los indígenas, que asesinaron a varios marineros, optaron por el regreso a la costa de Jalisco.

El 16 de abril de 1535 fue el propio Cortés quien se hizo a la mar al frente de una expedición de tres navíos con el fin de colonizar California. El 3 de mayo llegó a Santa Cruz, no tardando en aparecer los problemas ante la falta de agua y de alimentos. Fue necesario recurrir al abastecimiento de la contracosta, lo cual resultó casi imposible, dadas las grandes dificultades para navegar en las aguas del peligroso golfo de California. La aventura cortesiana duró un año aproximadamente, pues en junio de 1536 estaba ya en Cuernavaca. El resto de la expedición regresó a principios del año siguiente, tras una orden del virrey Mendoza que llevó Francisco de Ulloa a la península. Este último sería el encargado de mandar la última expedición cortesiana el año 1539, cuyos resultados fueron muy positivos, ya que se reconocieron el final del seno californiano y grandes sectores de la costa, tomándose posesión de la isla de Cedros. Sus principales objetivos eran descubrir si existía un paso interoceánico al norte, si California era isla o península y la lejanía o cercanía de Cipango.

Las expediciones cortesianas, amén de un importante legado de descubrimientos geográficos, mostraron las dificultades del asentamiento en la península de la Baja California y pusieron los cimientos de la construcción naval en las costas pacíficas novohispanas. Es importante destacar cómo sus astilleros se situaron cada vez más al norte, buscando un mayor acercamiento al objetivo de sus empresas. Por último, las reiteradas navegaciones en el golfo demostraron sus difíciles condiciones debido a los vientos contrarios, las fuertes corrientes y los ciclones de verano.

Los relatos de Álvar Núñez Cabeza de Vaca, protagonista de numerosas aventuras en su periplo desde Florida a México, y de fray Marcos de Niza decidieron al virrey Mendoza a enviar una nueva expedición hacia el noroeste. Una partida terrestre, mandada por Francisco Vázquez de Coronado, salió de Culiacán en 1542 y, tras recorrer la costa sonorense, se internó en el altiplano en busca de las míticas ciudades de Cíbola y Quivirá. La expedición terrestre fue apoyada por otra marítima bajo las órdenes de Hernando de Alarcón, quien llevó sus

naves hasta las proximidades de la desembocadura del río Colorado. Al no encontrar a sus compañeros, regresó en noviembre de 1540. De nuevo, la peninsularidad de California quedó demostrada.

Tras el regreso de Alarcón, el virrey proyectó la demarcación de la costa exterior de la península. Así, el 27 de junio de 1542 levaron anclas las naves *San Salvador* y *Victoria*, al mando de Juan Rodríguez Cabrillo, nombrado jefe de la expedición. Tras alcanzar el puerto de Santa Cruz y doblar el cabo de San Lucas, los navíos costearon el litoral pacífico de Baja California, bautizando los numerosos cabos y bahías que encontraron. El 17 de abril llegaron a la ensenada de Todos los Santos y, poco después, a la bahía de San Diego —que llamó de San Miguel— y al canal de Santa Bárbara, donde se detuvo para que descansara la tripulación. Cabrillo se fracturó allí un brazo, lo cual no le impidió dirigir la nave hasta los 44 grados norte. Sobre los 40 grados descubrió un cabo que llamó Mendocino, y una gran ensenada que bautizó de los Pinos. El frío, el escorbuto y la oposición de sus hombres le obligaron a regresar. Una infección en la herida del brazo le produjo la muerte en una isla del canal de Santa Bárbara, sustituyéndole en el mando el piloto Bartolomé Ferrer. La expedición regresó al puerto de la Navidad a mediados de abril de 1543.

Tras el viaje de Cabrillo, la ocupación de las Filipinas se convirtió en el principal objetivo de la expansión española en el Pacífico septentrional; ocupación que pudo realizarse gracias al descubrimiento de la ruta del tornaviaje por el agustino Andrés de Urdaneta. Una vez instaurada la tradicional ruta del galeón de Manila, las autoridades consideraron que la accidentada costa externa de California podía convertirse en refugio de los barcos enemigos de la corona española, temor que quedó demostrado por las acciones de Francis Drake (1578) y Tomás Cavendish (1587). La alarma producida en la corte por estos viajes permitió la aprobación de varias expediciones que perfeccionaron el conocimiento del noroeste de América y proporcionaron a la expansión marítima sus mayores logros. Sería durante esta época cuando se configuraron las causas que provocaron en el siglo XVIII una segunda expansión: la posible existencia de un paso interoceánico en las latitudes septentrionales, la búsqueda de un puerto de refugio y abastecimiento del galeón de Manila y la defensa y vigilancia de la costa externa de California para evitar el asentamiento o la visita de naves extranjeras.

El arzobispo-virrey Pedro Moya de Contreras eligió en 1585 al cartógrafo y navegante Francisco Gali para que realizase la exploración de las islas japonesas y de las costas de California. Viajó hasta Manila, para iniciar desde allí sus trabajos, pero murió a principios de 1586. En su lugar fue elegido Pedro de Unamuno, quien partió el 12 de julio a bordo del barco *Nuestra Señora de la Esperanza de Macao*. Su primer objetivo fue buscar las míticas islas Rica de Oro y Rica de Plata y las islas del Armenio —confundidas por otros autores—, cuyo descubrimiento resultó infructuoso. El 17 de octubre divisó California por los 37 grados 30 minutos, anclando en la bahía de Santa Cruz, que llamó de San Lucas. Tomó posesión del lugar, pero la hostilidad de los indios le decidió a embarcarse de nuevo. Los resultados geográficos fueron muy pobres, ya que la niebla y el mal tiempo le obligaron a regresar directamente cuando apenas había comenzado a costear hacia el sur.

Sebastián Rodríguez Cermeño sería el encargado de dirigir una nueva exploración de California tras surcar el Pacífico septentrional. Descubrió tierra por los 42 grados, desde donde costeó hasta anclar en Punta de Reyes y bautizar la bahía de San Francisco. Cermeño y sus compañeros desembarcaron, construyeron un campamento y reconocieron un río con un viroco que portaban. Este pequeño barco les sirvió para regresar a México, ya que la nave expedicionaria, llamada *San Agustín*, fue destruida por una tormenta. En su viaje hacia el sur puso nombre a varias bahías e islas, alcanzando finalmente Chacala el 7 de enero de 1596.

Ante el fracaso de estas tentativas, la corona optó por enviar una nueva expedición desde Nueva España, formada por barcos de bajo calado que pudieran maniobrar con seguridad en las accidentadas costas. Los preparativos fueron muy minuciosos y sus objetivos exclusivamente de exploración del noroeste. Sebastián Vizcaíno fue el elegido para comandarla, teniendo bajo su mando tres barcos: el *San Diego*, el *Santo Tomás* —galeón llegado del Perú— y la fragata *Tres Reyes*. El 5 de mayo partieron de Acapulco, costeando hacia el norte en busca de la península californiana. El cabo de San Lucas fue avistado el 8 de junio, fondeando las naves en la bahía de San Bernabé, situada en la parte oriental del mismo, la cual había sido bautizada por Cermeño con el nombre de San Lucas en 1542.

Una junta decidió situar en la isla de Cedros el próximo punto de reunión. Así, los expedicionarios siguieron la costa pacífica de la penín-

sula, rebautizando los distintos accidentes ya visitados por Cabrillo. El 8 de septiembre acordaron en una nueva junta que se reunirían en la isla de Cenizas y el 10 de noviembre llegaron a la bahía de San Diego, la San Miguel de Cabrillo. Posteriormente, visitaron las islas de San Clemente y Santa Catalina (24 de noviembre), la bahía de San Pedro (29 de noviembre), el canal de Santa Bárbara (2 de diciembre) y, tras bautizar la alta cadena montañosa costera con el nombre de Santa Lucía, la bahía de Monterrey (13 de diciembre). Allí decidieron desembarcar y recorrer los alrededores del puerto, pues lo consideraron muy apropiado para que sirviese de refugio del galeón de Manila, tal y como Vizcaíno lo comunicó a la Audiencia de Manila en una carta fechada el 28 de diciembre que llevó el *Santo Tomás* junto a los enfermos de la expedición.

El 4 de enero divisaron las puntas de Pinos y de Año Nuevo y llegaron a la bahía de San Francisco, llamada de los Pinos por Cabrillo y hoy Drakes Bay. Un día después, las dos naves restantes de la expedición se separaron: la *San Diego* llegó hasta el cabo Mendocino y en una nueva singladura al norte, provocada por una fuerte tormenta, demarcaron el cabo Blanco, que llamaron de San Sebastián. La *Tres Reyes* ascendió más al norte, descubriendo una bahía en los 40 grados y un río en los 39 que llamaron de Santa Inés. La fuerza de su corriente les hizo pensar que se trataba del famoso estrecho de Anián. Esteban López, piloto asistente, fue el encargado de conducir la nave a buen puerto tras el fallecimiento de los pilotos Flores y Aguilar.

Los resultados de la expedición de Vizcaíno fueron, sin duda, muy importantes. Toda la costa exterior de California quedó demarcada y establecida su nomenclatura. El puerto de Monterrey fue descubierto y sus cualidades muy elogiadas. En cuanto a los descubrimientos de la *Tres Reyes*, los relatos de su tripulación hicieron creer la existencia del paso de Anián, que localizaron en el río de Santa Inés. La cartografía de los siglos XVII y XVIII reflejó estas novedades, si bien la geomitología se adueñó de la costa situada al norte del cabo Mendocino, en gran parte basándose en los memoriales de fray Antonio de la Ascensión, quien defendió la veracidad del estrecho de Anián y la insularidad de California. Uno de sus corresponsales fue fray Juan de Torquemada, quien relató el viaje de Vizcaíno en su obra *Monarquía Indiana*, publicada en 1625 basándose en los relatos de fray Antonio. La influencia de sus ideas fue muy poderosa, aceptándose durante largos años la creencia de que California era una isla.

En los años siguientes a la expedición de Vizcaíno, y tras el veto del virrey marqués de Montesclaros a la ocupación de Monterrey, la acción española en el Pacífico norte se vio reducida al seno californiano con un propósito casi exclusivo: la explotación de las riquezas perlíferas. Famosas fueron las empresas de los Cardona, Juan de Iturbe, Francisco Ortega —con el fin de reconocer la «desconocida» geografía del golfo—, Pedro Porter y Cassanate, Bernardo Bernal de Piñadero y Francisco de Lucenilla. Todos ellos contribuyeron a mantener las actividades marítimas y compartieron sus navegaciones con las realizadas por los corsarios, piratas y pichilingües, quienes lograron establecer asentamientos temporales en las desiertas playas de Baja California [15].

[15] La bibliografía existente sobre la expansión española en California es muy numerosa, pero destacaremos los siguientes libros: M. G. Holmes, *From New Spain by Sea to the Californias 1519-1668*, Glendale, 1963; A. del Portillo, *Descubrimientos y exploraciones en las costas de California 1532-1650*, Madrid, 1982; W. M. Mathes, *Sebastián Vizcaíno y la expansión española en el océano Pacífico 1580-1630*, México, 1973; y R. V. Tooley, *California as an Island. A Geographical Misconception Illustrated by 100 Examples from 1625 to 1770*, Londres, 1964.

Capítulo II

LA RIVALIDAD INTERNACIONAL EN EL NUEVO OCÉANO

Tras la culminación de la conquista de América se inició la colonización y, del mismo modo, el Pacífico, hasta ahora océano de exploración y de traslado de huestes conquistadoras, se convirtió en un mar comercial y de transporte de pasajeros y mercancías. Surgió así un doble Pacífico: el de los horizontes familiares —el de las rutas frecuentadas— y el enigmático, al que todavía había que arrancarle sus secretos. Después de 1550, el imperio español en América y Filipinas se estructuró, desarrolló y estabilizó gracias a moldes jurídicos y culturales, surgiendo dos virreinatos en torno a las viejas dominaciones de los aztecas y los incas, los cuales estarían unidos por el Pacífico. A esta «ruta virreinal» se le unirían los viajes de cabotaje, las prolongaciones hasta los puertos centroamericanos y chilenos, y la ruta transoceánica, que enlazaría los puertos de Acapulco y Manila tras el descubrimiento del tornaviaje.

La riqueza de los galeones y de las naves que transportaban la plata del Perú a Panamá difícilmente podía pasar inadvertida para los piratas, corsarios, bucaneros y pichilingües que durante los siglos XVI y XVII asolaron las costas pacíficas del imperio español y consiguieron capturar ricos botines. Además de luchar contra los elementos naturales, los súbditos del rey católico tuvieron que hacer frente a la codicia de los barcos extranjeros. El océano Pacífico perdió su paz.

Comercio y navegación en las costas pacíficas americanas

Los dos virreinatos americanos tuvieron costas pacíficas. Más aún, para comprender su evolución y su economía es fundamental el Pací-

fico. El eje Veracruz-México-Acapulco constituyó el gran eje comercial novohispano que se contrapuso, en el sur, con el eje de Tierra Firme: Nombre de Dios-Panamá-Lima. Ambos tuvieron gran parte de su itinerario en aguas del Pacífico, ya que Acapulco fue la entrada del comercio asiático y Panamá fue la principal puerta del Pacífico meridional.

México aglutinó dos importantes líneas pacíficas: la que lo unió con las Filipinas y la que se estableció tempranamente hacia el Perú, manteniendo, además, paralelamente, un interesante comercio de cabotaje entre sus puertos y los de centroamérica. Al análisis del comercio mexicano del Pacífico y a sus protagonistas vamos a dedicar las próximas líneas.

Los más importantes comerciantes no residían en Manila, sino en la capital, en cuyo volumen de negocios, el «trato de China» tendría una importancia cada vez mayor, puesto que, además de obtenerse con el comercio de Filipinas mayores márgenes comerciales que con el tráfico atlántico, la gran recesión de los intercambios a largo plazo de este último a mediados del siglo XVII, hizo que se sintiera con mayor aplomo la importancia del comercio de China en la sociedad colonial mexicana. Tuvo su razón de ser, puesto que en el Atlántico compartió con otros destinos el tráfico comercial proveniente de Sevilla, mientras que en el Pacífico, México fue la única receptora, reexportando las mercancías orientales a Lima y a otros puertos del Pacífico. Debido a ello en gran parte, Nueva España dirigió el comercio pacífico intervirreinal, del que fue su constante defensora y abanderada.

Primero desde Huatulco —hacia 1550— y después desde Acapulco —más o menos en 1585—, México se comunicó y comerció con el Perú, y a partir de este último año, el principal objetivo del tráfico fue la reexportación, en primer lugar de los productos de China y más tarde de los productos europeos y novohispanos. A cambio, ascendieron desde el Mar del Sur productos agrícolas, sobre todo vino y plata en bruto. México fue la sede de las principales casas de negocios, implantadas al calor del desnivel de precios: Perú era más caro que México, por lo que recibió con gran avidez las mercancías procedentes de los obrajes novohispanos. De este modo, el virreinato del norte recibió una importante suma de dinero del sur que escapó al control del monopolio de Sevilla, lo que provocó las continuas quejas de los comerciantes peninsulares. Este dinero fugado constituyó el motor de buena par-

te del tráfico comercial en el Pacífico, aunque sus cantidades son muy difíciles de cuantificar.

Como vimos en el capítulo anterior, el reconocimiento de la costa pacífica desde Tenochtitlán fue muy temprano. Entre 1523 y 1524 quedó explorada la mayor parte del litoral, levantándose cuatro puertos que fueron utilizados durante la época colonial con desigual fortuna: Navidad, en la provincia de Colima, Acapulco, Huatulco y Tehuantepec, este último en Oaxaca. Pero el esfuerzo en recorrer el litoral sólo fue un capítulo transitorio, pues los conquistadores soñaron con nuevas tierras, islas y empresas más allá del horizonte que veían en la lejanía. Cortés inició la aventura pacífica de México y, tras un paréntesis, el retorno de Urdaneta significó el triunfo de una ruta que en adelante uniría el Extremo Oriente a Nueva España. Pero además, el nacimiento de la ruta transpacífica animó el tráfico comercial con el virreinato peruano, e incluso con el lejano Chile.

Si hasta la llegada de Urdaneta el virreinato había desarrollado una pobre infraestructura en el Pacífico, concentrándose el interés en torno a Navidad y Huatulco, después de 1575 Acapulco se erigió como el principal puerto novohispano, aunque en realidad sólo era una plaza de intercambios comerciales con moderada implantación en sus proximidades o en el resto del litoral, replegada en una vida provinciana y poco importante durante la mayor parte del año. De hecho, la vida de Acapulco renacía con la llegada de los galeones de Manila, para decaer una vez que sus productos habían sido vendidos.

Los viajes de las naves de Cortés fueron los que iniciaron la comunicación directa con el Perú y, a partir de 1539, cierto número de barcos hizo anualmente esta ruta. Hacia 1534, Cortés preparó dos navíos para enviarlos al Perú, pero finalmente optó por comandar una expedición que le llevó a la Baja California. La excursión fue un fracaso, por lo que el conquistador extremeño se decidió a enviar nuevas naves comerciales hacia el sur. Aunque varios cronistas hablan de la llegada a México de emisarios de Pizarro demandando socorro, pues se encontraba en Lima rodeado por los ejércitos del Inca, recientes documentos hablan de un proyecto comercial anterior, pues un tal Juan Domínguez de Espinosa había sido contratado por Cortés para que viajara al Perú en calidad de factor por un año al menos. Los dos navíos bajo el mando de Hernando de Grijalva zarparon de Acapulco a finales de 1536 y, tras una buena singladura, alcanzaron la costa cer-

cana a Piura. Éste sería el primer viaje comercial procedente de México, el cual fue seguido por otros intentos de comercio con Panamá en los años 1538 y 1540. Las empresas del marqués del Valle fueron seguidas por su hijo Martín. Pero además, Cortés fue el primero en levantar astilleros en las costas del Pacífico, sobresaliendo el levantado en Tehuantepec, el mejor de toda la colonia [1].

El Pacífico de los istmos es una continua búsqueda de facilidades para transportar cargas desde el Atlántico. Tehuantepec, istmo de unos doscientos kilómetros, dotado de varios tramos fluviales, fue considerado durante muchos años como el mejor paso interoceánico, pero el despoblamiento acelerado de la región a partir de 1560 le restó posibilidades. Utilizado por Hernán Cortés en sus tempranas empresas, fue decayendo tras la fulgurante ascensión de Acapulco y terminó por convertirse en una ruta terrestre que unía México con Guatemala. Más al sur, el istmo hondureño tuvo una desigual fortuna. Unido al tráfico colonial atlántico por el famoso Puerto Ceballos, incrementó lentamente su participación en el Pacífico gracias al desarrollo económico de la región. Desde Guatemala hasta Realejo, un floreciente tráfico marítimo de cabotaje y de intercambios con el norte y con el sur se fue incrementando gracias a motores tan notables como el cacao de Sonsonate, aunque siempre muy lejos del volumen de Panamá.

Nicaragua contenía facilidades naturales para convertirse en el istmo por excelencia, pero fue, asimismo, relegada ante el poderoso influjo de Panamá. A cambio, un numeroso cabotaje anual la mantuvo comunicada con aquella región gracias al puerto de Realejo.

En cuanto a Costa Rica, pronto se convirtió en el almacén principal de Panamá, surtiéndola de mulas, víveres y mano de obra.

Pero el istmo por excelencia fue Panamá, el cual apareció como tal tras el establecimiento del Perú. Anteriormente, la economía estuvo basada en el oro y las perlas, coincidiendo con el nombre con el que fue bautizada: Castilla del Oro. El descubrimiento de Balboa del Mar del Sur le dio su carácter geográfico; la conquista de Pizarro su carácter económico y político. Así, el establecimiento de su papel de unión del tráfico atlántico con el pacífico, principalmente de Sevilla con Lima, y viceversa, se realizó a partir de 1538-1540.

[1] Véase, W. Borah, «Hernán Cortés y sus intereses marítimos en el Pacífico, el Perú y la Baja California», *Estudios de Historia Novohispana*, 4 (1971), pp. 7-25.

Durante ciento diez años, desde 1541 a 1650, el puerto de Nombre de Dios —antepuerto de Panamá en el Atlántico— aventajó en tráfico al de Veracruz. Él y su sucesor, Portobello, supusieron entre el 55 y el 60 por ciento de los intercambios de la América española con el Viejo Mundo y entre el 35 y el 40 por ciento de todo el comercio exterior del Nuevo Mundo, incluyendo el tráfico con Filipinas, Brasil y el ilegal hasta mediados del siglo XVIII [2]. Pero la cabeza de este sistema de intercambios fue Panamá, el más importante puerto español en el Pacífico tras el del Callao. En consecuencia, el istmo acogió en pocos kilómetros al mayor puerto del Atlántico y al segundo del Pacífico, fenómeno que según el historiador Pierre Chaunu constituye «un conjunto único en el mundo».

Además de ser el paso del tráfico europeo con el virreinato del Perú, Panamá sostuvo un intenso movimiento de cabotaje en el Pacífico debido a la concentración humana permanente que allí habitaba, lo que provocó un continuo déficit alimentario durante toda la época colonial. A pesar de ser un puerto mediocre y estar rodeado de pantanos y lagunas, Panamá fue la única ciudad del istmo debido a su mayor seguridad. El Pacífico fue un relativo *mare clausum* que las autoridades prefirieron al más conflictivo e inseguro Atlántico. Por otra parte, su golfo estaba dirigido hacia el sur, hacia el comercio con el Perú, y defendido por el archipiélago de las Perlas.

Además de sus regulares y nutridos contactos marítimos con Lima, Panamá tenía relaciones con los demás puertos del istmo y con Guayaquil y Quito. Por el contrario, quedaba lejos de la «ruta virreinal» entre Nueva España y el Perú. En cuanto a los puertos de la Nueva Granada, el papel parece reducirse al transporte de víveres, al igual que con los puertos del norte del Perú (Paita, Trujillo, la Parrilla). La llegada de los navíos de Lima era lo que marcaba el resto del comercio de cabotaje, pero como, además, los navíos peruleros estaban conectados con las fechas de llegada de la flota sevillana al puerto del Atlántico, podemos concluir que el Atlántico regía en gran manera el tráfico del Pacífico.

Panamá tenía además importancia como astillero. La facilidad en la importación de maderas, amén de sus propios recursos, se unía a sus

[2] M. de Jarmy Chapa, *La expansión española hacia América y el océano Pacífico*, México, 1988, p. 216.

buenas comunicaciones para proveerse de los aparejos, de brea y de estopa desde España, y sus ventajas para utilizar talleres situados en otros puertos del istmo (Nicaragua, Guatemala y Honduras).

En sentido amplio, la costa pacífica del Perú incluía, en los siglos XVI y XVII, desde San Buenaventura hasta la frontera araucana de Chile. Lima y su puerto, el Callao, fueron su principal centro, concentrándose en él la enorme producción de plata de los yacimientos andinos, motor, a su vez, del tráfico comercial con Nueva España y con Panamá, las dos rutas marítimas principales, amén de las líneas regionales que unían la capital peruana con Chile y con los puertos del norte del virreinato.

Al norte, en la gobernación de Popayán, la población escasa y el aislamiento se reflejó en la pobreza de sus puertos. Solamente San Buenaventura tuvo cierta importancia, relacionado tanto con Panamá como con Lima. Más al sur, Ecuador tuvo en su litoral pacífico una activa región, sustituyendo a Sonsonate en el cultivo del cacao. Sobresalieron tres puertos: Ancón, cerca del río Magdalena, Puerto Viejo-Manta, separados por cincuenta kilómetros, y Guayaquil. Este último fue el más notable de los tres y el más importante de la costa después de Lima. Situado en el gran estuario del río Guayas, tuvo una excelente comunicación con el interior vía fluvial y un gran depósito maderero a sus espaldas, por lo que sostuvo un importante astillero que aseguró una llegada constante de plata desde Lima.

Más al sur, tres puertos peruanos dominaron la costa: Paita, Trujillo y la Parrilla. Destacó el segundo, concentrándose en él una importante actividad agropecuaria procedente de los valles inmediatos, cuyos excedentes se vendían en Lima y en los centros mineros. Fue una importante región abastecedora de la capital durante toda la época colonial.

En cuanto a Lima, situada quince kilómetros al interior, y su puerto, el Callao, fueron el centro principal del Pacífico español. El océano sirvió primero para hacer llegar a conquistadores y misioneros, luego colonizadores y administradores reales; después para intercambios comerciales y para llevar a Panamá la plata de los incas y de los centros mineros de los valles andinos. En la segunda mitad del siglo XVI, el tráfico unió a Perú con la Nueva España: ésta envió productos artesanales y manufacturas; aquélla, productos agrícolas. El comercio se consolidó con la llegada de los productos orientales de Manila, actuando Lima, a su vez, como redistribuidora de los mismos en los puertos sudamericanos.

Efectivamente, en el sistema de comunicaciones del Pacífico, basado en el cabotaje norte-sur, Lima fue el centro financiero y de decisiones. Del Callao partió, en resumen, un triple tráfico: el novohispano, que se dirigió principalmente a Acapulco; el imperial, que siguió la flota del oro a Panamá, y, finalmente, un cabotaje de víveres. Callao mantenía relaciones con veinticuatro puertos que se extendían a lo largo de sesenta grados desde Acapulco hasta Concepción, incluyendo Chancay, Huaura, Huacho, Barranca, Casma, Huambacho (Samanco), Guañape, Huanchaco, Saña, Guayaquil, Manta, Panamá, Sonsonate, El Realejo (hoy La Posesión), Acapulco, y hacia el sur, Cañete, Chincha, Pisco, Caballas, Nazca, Arica, Coquimbo, Valparaíso y Concepción. En orden de importancia destacaron Arica por la plata, Guayaquil por sus maderas, astilleros, algodón y cacao, Valparaíso por el cobre y las pieles, Trujillo por el trigo, El Realejo y Sonsonate por la brea y el tabaco, y el de Huaura por la sal.

Fue casi inevitable el comercio entre los dos virreinatos americanos, aunque la corona trató de evitarlo desde un principio, reiterando sus prohibiciones cada cierto tiempo. Este comercio fue principalmente un negocio de tránsito o de reexportación tanto de productos orientales como de productos europeos, especialmente en el siglo XVII. Perú era un país más caro a causa de la abundancia de metales preciosos, por lo que fue siempre deficitario de productos exóticos. La prohibición estatal se basaba en el daño que el comercio intervirreinal producía al consumo de productos llegados directamente de la península, así como a la merma de plata que la compra de productos orientales originaba. En 1607, por ejemplo, se ordenó por medio de una real cédula que la navegación entre México y Perú debía reducirse únicamente a tres naves al año, las cuales no debían exceder las 300 o 400 toneladas. Quedando prohibido el incluir en sus bodegas géneros procedentes de Filipinas —limitándose sólo a llevar productos del país—, así como la exportación desde el Perú de metales preciosos. Sin embargo, las autoridades no estaban interesadas en eliminar esta importante comunicación entre los dos virreinatos, que al final se practicó por medio de otros puertos del istmo.

Más al sur, una serie de puertos fueron colonias del Perú en una posición semejante a la de Filipinas con México. De Lima recibían el situado y a ella exportaban sus excedentes. La situación de Chile se explica por el escaso éxito de la navegación a través del estrecho de

Magallanes, por lo que quedó cerrado para las naves sevillanas, que no quisieron enviar sus productos a tan lejanas latitudes. No obstante, contaba con los mejores puertos del litoral pacífico: el de Valdivia y, ya en el siglo XVIII, el de Valparaíso.

Las difíciles rutas de la Mar del Sur

Tras la llegada de Drake y otras naves extranjeras al Pacífico, las rutas fueron protegidas por una armada denominada del Mar del Sur, destinada a proteger las costas y a escoltar a las naves que trasladaban desde Panamá a Lima las mercancías procedentes de la flota de Tierra Firme y, a la inversa, la plata peruana. El conseguir que este movimiento fuese estable y seguro era de vital importancia para las siempre deficitarias arcas de la corona y para el desarrollo económico colonial. Por ello, las autoridades intentaron coordinar la frecuencia del tráfico argentífero de la Mar del Sur con la llegada de la flota de Tierra Firme. El convoy del Pacífico estaba formado por cuatro o cinco navíos agrupados en torno a la capitana y a la almiranta, el cual acusó a lo largo del siglo XVII una tendencia al retardo y llegó a una frecuencia bianual hasta llegar al colapso total en el último decenio de dicha centuria. Pero estos convoyes sólo representaron una parte de la navegación del Mar del Sur, pues se utilizaron frecuentemente navíos sueltos con cargas más reducidas y valiosas.

No siempre fue esto posible, pues los contratiempos fueron numerosos en una navegación ya de por sí difícil y penosa. El Inca Garcilaso escribió que:

> Desde Panamá a la Ciudad de los Reyes se navega con grande trabajo por las muchas corrientes de la mar... holgara saberlas pintar cómo son para los que no las han visto: parecen ríos furiosísimos que corren por tierra con tantos remolinos a una mano y a otra, y con tanto ruido de las olas, y tanta espuma causada del recio movimiento del agua que pone espanto y temor a los navegantes, porque es peligroso caer en ellas, que se hunden los navíos sorbidos por los remolinos. Muchas corrientes traen el agua turbia con horrura y viscosidad, que parece creciente del río; otras la traen clara como ellas; unas corrientes son muy anchas que toman mucha mar, y otras angostas;

> pero lo que más me admiraba de ellas era ver tanta diferencia del agua que corría a la que no corría, como si no fuera toda una. De la que corre hemos dicho la ferocidad y braveza con que corre: la otra se está queda y mansa a un lado y a otro de la corriente, como si hubiera algún muro entre la una y la otra. De dónde empiece la corriente, ni adónde llegue, ni cuál sea la causa de su movimiento, yo no lo alcanzo.

La navegación estaba regida por los vientos que soplan en el Pacífico entre Nueva España y Chile, siendo ésta una de las regiones más desfavorables de la tierra. El historiador Woodrow Borah señala que:

> La mayor parte del año, especialmente entre abril y septiembre, la zona central de la costa sudamericana se encuentra bajo la acción de vientos del sur que soplan a lo largo del litoral, lo cual significa que, alejándose un poco de éste, hay un viento dominante del sureste. Las costas de la América Central, del sur de México y, en medida variable, las del extremo norte de Sudamérica en el Pacífico tienen vientos inciertos de poca fuerza. Los períodos de calma son frecuentes y a veces largos. La travesía hacia el sur en barco de vela a lo largo de la costa es extremadamente lenta y difícil durante los meses de abril a septiembre u octubre. Un viaje que se iniciara en Huatulco a principios de esta temporada, para recalar en las costas de alguno de los reinos del Perú, tardaba por lo menos de siete a ocho meses [3].

Para la navegación opuesta, esos mismos meses eran los más favorables. Los vientos conducían con gran celeridad a las naves hasta Panamá. Más al norte, el encontrar vientos favorables era cuestión de suerte, si bien las posibilidades aumentaban en esta temporada. De modo que la mejor estación para navegar entre ambos virreinatos era de abril a septiembre.

Por el contrario, de octubre a abril se producía un cambio parcial en el sistema de vientos y corrientes. Las calmas ecuatoriales se trasladan más al sur, de forma que las costas centroamericanas quedaban dentro de la influencia de los vientos costeros ligeros que ocasionaban, según la configuración del litoral, vientos dominantes del noreste o del

[3] W. Borah, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, México, 1975, p. 72.

noroeste. Las tormentas eran frecuentes, recibiendo el nombre de papagallo en centroamérica y tehuantepeco en el golfo de Tehuantepec. En la zona de calmas ecuatoriales que se instalaba en el norte del Pacífico sudamericano, era posible encontrar vientos favorables del norte entre diciembre y abril, pero en el resto del litoral peruano los vientos dominantes eran del sur.

El viaje entre Nueva España y Perú tenía una duración mínima de dos meses y con frecuencia hasta tres o más. Los barcos levaban anclas entre finales de septiembre y principios de febrero. El viaje era fácil hasta Nicaragua, luego se enmaraban rumbo al sureste para avistar de nuevo tierra en Ecuador, normalmente en Manta. Esta ruta se llamó a finales del período colonial «de navegación por el meridiano», porque el piloto seguía el litoral hasta el golfo de Panamá para después tratar de mantener la nave en línea recta hacia el sur, aunque recorría de siete a diez grados. Junto a ella, Diego Ocampo, capitán amigo de Hernán Cortés, descubrió otra en la década 1540-1550 que se denominó «de navegación por el paralelo»:

> En esta ruta —escribe Borah— el barco seguía una curva gigantesca por el Pacífico hacia el sur hasta llegar a los 28 o 30 grados de latitud sur, a veces llegando hasta las islas de Juan Fernández o aún más allá, virando después hacia el noreste para aprovechar los vientos y corrientes dominantes y navegar a lo largo de la costa hacia el norte hasta recalar en algún puerto de la costa norte del Perú, o a veces más al norte de Manta, que se encuentra a una latitud de 0 grados 57 minutos sur [4].

Con esta ruta, la navegación entre Nueva España y Perú podía reducirse, en las circunstancias más favorables, a tres o cuatro meses.

Parece lógico que en Sevilla pocas veces se nombrara el ir por mar al Perú. Así sólo se nombraba a los barcos dirigidos hacia el puerto del Pacífico después de atravesar el estrecho de Magallanes. La transición terrestre de la carga que imponía el istmo daba lugar a una nueva designación en la jerga marinera: ir a Tierra Firme. Pero lo que no tenía confusión era la gran navegación del Pacífico español: la ruta del ga-

[4] *Ibidem*, p. 74.

león, con la que se logró mantener la unión imperial, las Filipinas bajo la soberanía española y cohesionar el Pacífico hispano.

El galeón de Manila

Como ya vimos, las islas Filipinas fueron avistadas por la expedición de Hernando de Magallanes el año 1521, bautizándolas como islas de San Lázaro. Cuarenta y tres años después, Miguel López de Legazpi fue encargado de iniciar su conquista y colonización, empresa que obtuvo un definitivo apoyo y soporte con el descubrimiento de la ruta de regreso a México gracias a los esfuerzos de fray Andrés de Urdaneta. La colonización de las Filipinas se explica por la necesidad y deseos de la corona española de contar con una posición estratégica en el mundo asiático, dadas las importantes dimensiones que los productos orientales tenían en los mercados del imperio. De ahí que, sin ser un archipiélago notable en la producción de especies, fuese muy codiciado por encontrarse situado en una posición geoestratégica envidiable, un cruce de caminos de importantes regiones asiáticas.

El comercio y las relaciones en general de España con las Filipinas se realizaron a través del virreinato novohispano, lo que permititió a la postre el establecer un tráfico intercolonial. Este tráfico se inició desde los primeros años de la colonización, pero de forma irregular y poco importante hasta que se fijaron los períodos de salida de los navíos y los mercaderes asiáticos acudieron a Manila a ofrecer sus productos ante el reclamo de la plata mexicana. Una vez establecido, el comercio se convirtió en el principal motor económico de las Filipinas y Manila en el centro del mismo. Poco a poco, la ruta transpacífica se fue conformando con los mismos elementos legales que regían en el comercio del océano Atlántico entre España y sus posesiones americanas, convirtiéndose en escaso tiempo en el más importante competidor del monopolio sevillano.

Durante los primeros años del tráfico, las autoridades y comerciantes se encontraron ante las dificultades provenientes de la falta de conocimientos del Pacífico y de pilotos experimentados para la navegación. Además, pronto los piratas se apostaron en las cercanías de Manila y en el Pacífico mexicano para atacar al galeón y lograr los ricos cargamentos que portaba. Sin embargo, los progresos en la colo-

nización de las Filipinas, la experiencia de los primeros viajes y la estabilidad general del Imperio, lograron asentar definitivamente durante años el tráfico marítimo entre México y el archipiélago asiático, aunque, aun en las condiciones más favorables, cada nueva singladura no estuvo exenta de riesgo. La ruta del galeón de Manila fue siempre difícil. Entre 1580 y 1630 el número de viajes inconclusos fue superior al de los finalizados con éxito, aunque no por ello se pensó en abandonar tan trascendental comercio y sus financiadores siguieron arriesgando los caudales. A principios del siglo XVII, el tráfico intercolonial entre Manila y Acapulco estaba establecido, en buena parte gracias a la actividad de los comerciantes novohispanos, quienes trasladaron al archipiélago filipino sus intereses comerciales, estimularon el comercio y enviaron a agentes hasta Manila para solventar los numerosos problemas que las transacciones podían ocasionar.

Los galeones surcaron las aguas del Pacífico desde Manila hasta Acapulco siguiendo la ruta abierta por la quilla de la nao *San Pedro*. La ruta había sido estudiada por fray Andrés de Urdaneta para unir las Filipinas con Nueva España tras el fracaso de varios intentos. A partir de entonces, el viaje seguido por Urdaneta se convirtió en una de las rutas más antiguas del globo y la única regularmente frecuentada a lo ancho del océano Pacífico. Los galeones levaban anclas de Manila a principios de junio, aprovechando el monzón del suroeste —que los españoles llamaban vendaval—, no debiendo zarpar después del treinta para evitar tropezar con vientos contrarios durante la primera parte de la travesía, la que los llevaba hasta el archipiélago de las Marianas. Aquí se realizaba una escala antes de lanzarse a la navegación de la vasta masa de agua del Pacífico norte. El cumplir con este calendario no siempre era fácil, ya que los juncos chinos que llevaban a Manila los esperados productos orientales no empezaban a llegar hasta el mes de abril o mayo, lo que dejaba poco margen para la compra y el embalaje de las cargas que debían navegar hasta México.

Al salir de la bahía de Manila, el galeón seguía hacia el sur la costa de Luzón, pasando por el estrecho que forma esta última isla con la de Mindanao, para seguir entre el laberinto de islas e islotes filipinos en dirección al sureste hasta dar con el estrecho de San Bernardino, que separa las islas de Camarine y Samar, y poner proa al Pacífico. Entonces, los galeones seguían este por noreste durante cincuenta leguas, para navegar a continuación hacia las islas Marianas. Rebasada la

isla más al norte de las mismas, la de los Volcanes, se alcanzaba una latitud más al norte para cruzar el Pacífico. Generalmente lo atravesaban entre los 32 y 37 grados, aunque se utilizó un margen mayor en la navegación: entre los 31 y los 44 grados. Antes de llegar a la costa ta californiana se comenzaban a ver las famosas «señas»: primero aguas malas y luego, sucesivamente, los delfines o perritos; las porras, hierbas de largas raíces que flotaban, y las balsas, grandes manojos de hierbas flotantes. Tras descubrirse estas señas, los pilotos podían optar por dos rutas: navegar hasta avistar la Alta California, para luego guiarse por ella hacia el sur, siguiendo de lejos sus costas; o virar directamente hacia el sudeste aproximadamente hasta los 31 grados 41 minutos norte, en cuyo caso hacían escala en una de las tres islas siguientes: Cenizas (hoy San Martín), Guadalupe o Cedros. Una vez avistada la punta meridional de la Baja California —el cabo de San Lucas—, el galeón cruzaba el mar de Cortés hasta alcanzar la costas de Jalisco, desde donde costeaba hasta Acapulco después de enviar un emisario a tierra, quien se dirigía a la capital con la noticia de la llegada del famoso barco transpacífico. El tiempo medio de la travesía era de seis meses, reduciéndose algo en ocasiones, aunque las dificultades del viaje no permitieron un acortamiento sensible.

Las penalidades fueron muchas. El italiano Gemelli Careri lo calificó como el viaje «más largo y terrible de todos los que se hacen en el mundo». Además de las temibles tempestades del océano y de los encuentros con los terribles tifones o baguíos, un mal pilotaje, la sobrecarga o defectos en el galeón podían ser fatales. Además, la duración de la travesía imponía restricciones en agua y alimentos, apareciendo frecuentemente el escorbuto. El gobernador Obando escribió en 1748 que:

> La mayoría de estas pérdidas son consecuencia del mal diseño en la construcción de las naves... la distribución del espacio de carga es no menos condenable, particularmente la situación de la santabárbara colocada hacia proa. Desorden similar se ve en el alijo de la carga. Todo ello es responsable de la lentitud con que navegan los galeones, su incapacidad para barloventear y sortear la costa o las tempestades, y es la causa de que se requieran siete meses para la travesía.

Las odiseas y los accidentes fueron numerosos.

En 1568, el *San Pedro* naufragó en la isla de Guam, al igual que el *San Juanillo* diez años más tarde, en 1578. Otras naves, como el *San Juan* en 1574, tuvieron que regresar de arribada. La lista de pérdidas sigue en el siglo XVII. Así, el *San Antonio* se perdió el año 1603 por tener su casco podrido y la *Santa Margarita*, tres años antes, navegó durante ocho meses por el Pacífico, sufriendo numerosas tempestades, hasta que logró llegar a una de las Marianas con sólo cincuenta hombres de los doscientos sesenta que habían partido de Manila. Muchos llegaron enfermos de escorbuto y fueron asesinados por los nativos, sobreviviendo una veintena de hombres que fueron recogidos por otro galeón, el *Santo Tomás*, en su viaje de regreso a Manila, si bien el mal tiempo le impidió llegar a buen puerto y naufragó en la costa oriental de la isla de Luzón. Durante la historia de la ruta transpacífica se perdieron una treintena de galeones, miles de vidas y millones de pesos. Y a todos estos peligros habría que añadir los asaltos y ataques de los piratas y corsarios. Los ingleses consiguieron apresar cuatro con un enorme botín: el *Santa Ana* en 1587, la *Encarnación* en 1709, el *Covadonga* en 1743, y la *Santísima Trinidad* en 1762. Aunque nunca se impuso un sistema de convoyes como en el Atlántico, tras conocerse la existencia de algún peligro, el virrey mexicano enviaba barcos armados para esperar y escoltar al galeón a lo largo de las costas novohispanas, o se despachaban naves desde Manila para protegerlo en su recorrido por los canales filipinos.

Otro importante factor de mortandad fue el escorbuto y diversas enfermedades. En 1620 un galeón fue incapaz de llegar a Acapulco, arribando a la bahía de Banderas, en la costa mexicana, tras haber perdido a 99 personas de su tripulación, si bien el episodio más grave fue el de otro galeón del siglo XVII que tuvo que ser remolcado desde Huatulco, adonde había llegado a la deriva tras la muerte de toda su tripulación.

Una de las medidas que se pensaron para disminuir los riesgos del viaje transoceánico fue la de buscar una escala intermedia en donde los tripulantes del galeón pudiesen descansar y encontrar víveres de refresco y agua. Se pensó en el Japón y en la Alta California, siguiendo una ruta más meridional, pero el miedo a una costa desconocida y el cansancio tras una larga travesía impidieron el realizar la necesaria exploración de las costas californianas hasta que Sebastián Vizcaíno fue enviado directamente desde Nueva España y, tras sus reconocimientos,

ningún virrey se atrevió a elegir un puerto y levantar un presidio. Por otra parte, la navegación transpacífica del galeón pasaba al norte de las islas Hawai, lo que impidió su descubrimiento. Pero las islas más buscadas fueron las míticas Rica de Oro y Rica de Plata, las que, amén de proporcionar una escala en mitad del océano, podrían aumentar las arcas reales con nuevas riquezas. El propio Sebastián Vizcaíno las buscó en su viaje de Acapulco al Japón en 1611, y los holandeses mandaron dos armadas en 1639 y 1643 para encontrarlas. Una orden real de 1741 terminó con las pesquisas.

Si Manila había sido elegida por Legazpi, debido a su hermosa bahía y su estratégica situación, para ser la capital de las Filipinas y el centro comercial español en el Oriente, el puerto de Acapulco fue escogido por fray Andrés de Urdaneta, quien buscó un lugar más adecuado en las costas mexicanas para sustituir al de Navidad con el fin de concentrar las nuevas relaciones que se iniciaban con el archipiélago colonizado desde la Nueva España.

Los galeones y el comercio oriental

Los galeones eran los protagonistas del tráfico transpacífico. La mayoría se construyeron en los astilleros de Cavite, dentro de la bahía de Manila, donde numerosos obreros malayos y chinos se afanaron en la construcción y reparación de los galeones. No obstante, algunos fueron construidos en otros lugares de las Filipinas (Camarines, Bagatao, Mindoro, Masbate, etcétera) o fuera del archipiélago (Japón, Siam, ...), hasta que una real orden lo prohibió en 1679. Su figura era imponente: altos castillos a proa y popa franqueaban un cuerpo principal en media luna con grandes bodegas: la estructura de madera de teca, material muy resistente para largas travesías, la quilla, el timón, la cuaderna y la parte interna de madera de molave y el laminado exterior de un tipo de madera muy resistente llamada lanang. El velamen se fabricaba en la provincia de Ilocos y los aparejos de abacá, el cáñamo de Manila. Por último, los metales necesarios se importaban de China, Japón y la India, trabajándose en forjas locales.

Al principio no se armaron los galeones, pero con la presencia de Drake y Cavendish en las aguas del Pacífico se intensificaron las medidas defensivas. A los arcabuceros y artilleros se les unieron los caño-

nes, aunque éstos generalmente eran apiñados en las bodegas para dejar sitio en la cubierta a las mercancías, como le ocurrió al galeón *Santísima Trinidad*, que, al ser atacado por sorpresa, sólo llevaba en posición diez de sus sesenta cañones.

El costo de los galeones era enorme. Amén de su construcción, las necesarias y frecuentes reparaciones elevaban mucho los desembolsos que tenía que realizar la Hacienda española. Hacia 1630 el costo medio era de 30.000 pesos, cifra que llegó a casi los 200.000 en el siglo XVIII (el *Santísima Trinidad* costó 191.000 pesos). Los galeones fueron propiedad real durante todo el tiempo que duró la línea transpacífica y, a pesar de los que aconsejaron su privatización, nunca se llevó a cabo. Los beneficios fueron, en contra de lo que pueda pensarse, muy considerables. Dos naves anuales que no excedieran de 300 toneladas, podían llevar a Nueva España hasta 250.000 pesos en mercancías y regresar a Manila hasta con medio millón de pesos en plata.

Durante los primeros años no existieron limitaciones en el número de barcos ni en los tonelajes del tráfico. Anualmente zarpaban de uno a cuatro según las posibilidades de la pequeña colonia, pero en 1593 el rey ordenó que cada año hicieran el viaje sólo dos galeones con un máximo de carga de 300 toneladas, que más tarde se redujo a uno solo, aunque de mayor tonelaje. Estas variaciones repercutieron directamente en la tripulación: si en un principio oscilaba entre 60 y 100 hombres, el ya citado *Santísima Trinidad* llevó 284 hombres de dotación. En cuanto a los oficiales del galeón, se sucedieron acusaciones de favoritismo y de intervención de virreyes y gobernadores para nombrar a sus parientes y servidores en detrimento del servicio real. Finalmente, en 1800 se otorgó al rey y a su ministro de Marina la posibilidad de nombrar a las autoridades del galeón. Este deseo de ocupar puestos relevantes en el mismo se explica por las grandes ganancias que se obtenían de él —aun los míseros marineros— en negocios más o menos turbios. Sin embargo, de todos los hombres de la dotación el piloto era el más importante, dada la trascendencia de sus buenos oficios. Su número fue escaso y era de gran prestigio en la carrera.

Las condiciones políticas e internacionales para la práctica comercial del tráfico Manila-Acapulco no siempre fueron las más favorables. Los comerciantes peninsulares y las autoridades quisieron imponer restricciones a este comercio desde el principio, tanto porque competía con los productos procedentes de España en los mercados americanos,

como porque se enviaba al Extremo Oriente buena parte de la plata de las minas de América. Por estas causas, la corona sometió al comercio transpacífico a un restrictivo aparato legal, que incluyó limitaciones a la carga, imposiciones fiscales y medidas concretas sobre la práctica comercial. El cumplimiento de las mismas fue encargado a las autoridades filipinas y mexicanas, quienes debían vigilar la entrada ilegal de cargas fuera del registro y, en particular, las consignaciones directas a particulares mexicanos. Ésa fue una preocupación constante de la corona, como lo demuestra el que tres de los cuatro visitadores que llegaron a la Nueva España durante el siglo XVII viajaran a Acapulco para asistir personalmente al registro del galeón de Manila.

Pero a pesar de los continuos controles, los comerciantes siguieron retando a la administración, e incluso ciertos sectores de la misma dieron su visto bueno a un aumento del tráfico comercial en el Pacífico con el incremento del cargamento ilegal. Directa o indirectamente, ciertas autoridades recibieron beneficios y sobornos del comercio con el Extremo Oriente, como demostró el visitador Martín Carrillo y Alderete. Llegó a México en 1628 y practicó personalmente el registro del galeón en Acapulco, descubriendo que el propio virrey, marqués de Cerralvo, estaba inmiscuido en las prácticas ilegales del galeón, si bien nunca pudieron ser comprobados los cargos. Años después, otro visitador novohispano, Pedro de Quiroga, ordenó en 1635 la confiscación de todas las cargas que llegaron a Acapulco, lo que provocó la paralización del tráfico transoceánico por cuatro años.

Siguiendo los datos elaborados por el historiador Pierre Chaunu basándose en las cantidades que se recaudaron en las Cajas de Acapulco y Manila en concepto de almojarifazgo, se puede concluir que entre los años 1590 y 1700 existieron tres períodos en el tráfico transpacífico: hay una tendencia a la baja desde 1595, que se mantiene hasta 1690, año en el que se inició un marcado ascenso. Más concretamente, la tendencia es a la baja a lo largo del período 1595-1690, a excepción del quinquenio 1640-1645, para notarse una nueva recuperación a partir de 1670. Más difícil es conocer las relaciones de este comercio con el que se desarrollaba paralelamente en el Atlántico. Si Chaunu señala que entre 1620 y 1670 el envío de plata a la península decayó notablemente, acompañado de un derrumbe demográfico de la población indígena, la disminución del envío de productos españoles a la Nueva España y, en consecuencia, la caída del comercio exterior, nuevas in-

vestigaciones han comprobado la existencia de una economía colonial más compleja de lo que se pensaba, en la que la crisis no fue tan grave, aunque sí cierta. Ciertos sectores disminuyeron notablemente, mientras otros crecieron, procediéndose a un reajuste de la estructura económica, lo que a la postre influyó en el comportamiento del movimiento comercial en el Atlántico y el Pacífico. En el caso de este último tráfico, no hay que olvidar las numerosas disposiciones legales que regularon su carga y su práctica, lo que no pudo evitar que durante decenios las ganancias del galeón fueran superiores a las que los comerciantes novohispanos podían adquirir en el comercio atlántico, y que existiese cierta autonomía de este sector durante el siglo XVII [5].

En cuanto a la estructura comercial, los comerciantes filipinos participaron en el comercio gracias a la adjudicación de un espacio de carga en el galeón que variaba según la legislación vigente, siendo los españoles y los factores de las casas mexicanas los más beneficiados. Las viudas de los españoles también tenían derechos, pero no los militares, que lo tuvieron vedado durante todo el XVII. En cuanto a los eclesiásticos, mientras que curas y monjas estuvieron autorizados durante este mismo siglo, quedaron reducidas a las Obras Pías en el siglo siguiente. Los gobernadores fueron los encargados de los repartos durante los primeros años, pero pronto se crearon dos juntas: una del Repartimiento y otra de Avalúos, que estaban formadas por comerciantes y representantes de las autoridades. La primera repartía el espacio disponible en el galeón, mientras la segunda tasaba los precios de las mercancías y fijaba las cantidades a pagar en calidad de impuestos. Ambas juntas fueron creadas por decreto de Felipe III en el año 1604, si bien sufrieron posteriores modificaciones.

Las actividades que se realizaban en Manila, desde el reparto del galeón hasta la salida del mismo, eran muy numerosas y complicadas. El volumen del galeón era dividido en partes iguales que correspondían a una «bala» de dimensiones específicas, la cual se subdividía en cuatro piezas o paquetes representados por unas boletas: certificados de propiedad que no podían cederse ni venderse. Las boletas se repartían proporcionalmente entre los comerciantes que tenían mercancías

[5] Véase la clásica obra de P. Chaunu, *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos*, Mexico, 1970; y el artículo de J. I. Israel, «Mexico and the General Crisis of the Seventeenth Century», *Past and Present*, 63 (1974), pp. 33-57.

para enviar a Acapulco, de forma que si alguien no podía cumplir con sus boletas debía devolverlas a la Junta de Repartimiento. Dos excepciones, sin embargo, se otorgaban: las viudas y los comerciantes sí podían vender su espacio de carga en el galeón. En cuanto a los evalúos, siempre existieron fuertes discusiones entre las autoridades y los comerciantes, ya que estos últimos se oponían a la apertura de los fardos para comprobar si las relaciones eran verdaderas.

Una vez que la carga estaba embarcada, el único responsable de ella era el maestre de plata, quien debía de elaborar un libro de sobordo en el que quedasen recogidos los nombres de los comerciantes, los consignatarios, el número de piezas embarcadas y su valor. También la Real Audiencia de Manila tenía que remitir un documento en el que quedasen recogidos los precios en los que habían sido tasadas las mercancías por la Junta de Avalúo. Tras el viaje, la carga sufría una nueva inspección en Acapulco antes de que fuese vendida. Las autoridades del puerto novohispano, con el gobernador a la cabeza, presidían la visita del galeón, su registro y descarga. La feria se iniciaba por lo común en febrero y se prolongaba por espacio de un mes, concentrándose en Acapulco un gran número de comerciantes que le daban al puerto un aspecto bullicioso y brillante durante unos días. Si los productos no se vendían en su totalidad, uno o dos comerciantes filipinos eran autorizados a permanecer en México durante un año para que intentaran colocarlos.

Los principales productos que cruzaron el Pacífico fueron textiles, especiería, loza y marquetería, cera y estoraque. Los textiles fueron el capítulo principal del tráfico Manila-Acapulco, predominando la seda y el algodón, y en menor medida el lino y el cáñamo. Se desembarcaban en el virreinato de diversas formas —vestidos, telas, medias, mercería, semielaboradas, etcétera— y calidades —desde mantas burdas de algodón hasta sedas con hilo de oro y plata—. A continuación, el capítulo más notable en el comercio eran las especierías y, entre ellas, la canela, que se recolectaba en la isla de Mindanao, seguida de la pimienta —que los portugueses llevaban desde las Molucas— y el clavo.

Otros productos interesantes eran la loza, principalmente china y japonesa, y la marquetería, que se embarcaba en balsas y cajones, enviados muchas veces en forma de regalo y no como productos de comercio. Así llegaron numerosas vajillas, tibores, ornamentos religiosos,

escritorios, mesas decoradas con marfil y malaquita, etcétera. Por último, destacaremos la cera amarilla, que se embarcaba en marquetas de aproximadamente doce arrobas, y el estoraque, especie de goma o resina que se utilizaba en la perfumería y la farmacia.

En cuanto a los productos que se llevaban de la Nueva España a Manila, destacaremos los siguientes: plata, grana cochinilla, jabón, hilo de Campeche, sombreros, vino y artículos de herrería. La plata era el principal capítulo de las exportaciones mexicanas, embarcándose acuñada en pesos de ocho reales con el fin de poderse adquirir nuevos productos a los comerciantes asiáticos que llegaban a Manila. A distancia le seguían la cochinilla —procedente de Oaxaca—, el jabón —de Puebla, México y Guanajuato—, los sombreros de paño de Puebla, el hilo de Campeche, que se utilizaba en los embalajes, y la cordelería, el vino, tan importante en el culto católico, y los productos de hierro como candados, lancillos, tornillos, etcétera. La necesidad de estos productos en ambas márgenes del Pacífico alimentó la más importante ruta comercial transpacífica hasta el siglo XIX [6].

Piratas, corsarios y bucaneros en la Mar del Sur

Las actividades de los españoles en el Pacífico y de los portugueses en Asia fueron seguidas por los ingleses, franceses y holandeses, quienes pronto quisieron participar en el próspero comercio que ambos pueblos ibéricos habían abierto y minar los ricos imperios que habían logrado en las Indias Orientales y Occidentales. Las riquezas que España recibía de sus posesiones ultramarinas le permitían desarrollar y sostener una política europea que los países rivales quisieron disminuir con el control y el estorbo del tráfico que llevaba tan grandes sumas a las arcas imperiales a través de Sevilla. Primero Francia, y desde mitad del siglo XVI Inglaterra, mantuvieron en jaque a la corona espa-

[6] Sobre el galeón de Manila existe una extensa bibliografía, pero destacaremos los siguientes estudios: W.L. Schurz, *The Manila Galleon*, Nueva York, 1939; M. Carrera Stampa, «La Nao de China», *Historia Mexicana*, 9 (1959), pp. 97-118; P. Chaunu: «Le Galion de Manille, grandeur et décadence de une route de la soie», *Annales* (1951), pp. 447-462; y C. Yuste López, *El comercio de la Nueva España con Filipinas 1590-1785*, México, 1984.

ñola, al principio en el Atlántico y en el Caribe, y después en el Pacífico, siguiendo el estrecho que Magallanes había descubierto.

Inglaterra mostró pronto su desacuerdo sobre la repartición del mundo entre Portugal y España, contratando los servicios de Sebastián Cabot para explorar en el norte y descubrir el paso septentrional entre el Atlántico y la Mar del Sur. Apoyándose en antiguas crónicas y en argumentos teológicos, Enrique VIII retó a las cesiones papales e inició su propia aventura americana, esperando superar los resultados económicos logrados por sus rivales europeos. Como el historiador Juan Antonio Ortega y Medina señaló, esta rivalidad hispano-inglesa se produjo en un momento decisivo para el destino del mundo occidental:

> modernidad inglesa o misoneísmo español, revolución heterodoxa o evolución ortodoxa; libertad de comercio o monopolio comercial; aburguesamiento o aristocratización; capitalismo o bullonismo; parlamentarismo o absolutismo; inducción o deducción [7].

Olvidando sus sueños continentales de la Edad Media, Inglaterra se lanzó al mar a disputar a los españoles el imperio ultramarino y, en consecuencia, el nuevo océano que separaba América de Asia.

Los primeros esfuerzos ingleses —seguidos de cerca por los franceses, e incluso por los españoles— se dirigieron a la búsqueda de un paso hacia el oriente por el norte del Nuevo Mundo. Poco a poco, la infructuosa exploración reveló los contornos de Norteamérica, aunque el paso interoceánico nunca se halló, perviviendo en la geografía mítica durante siglos. En 1570, los objetivos se desviaron hacia la Mar del Sur por el estrecho austral, siguiendo la dirección de las navegaciones de Álvaro de Mendaña, con el fin de fundar establecimientos en el Pacífico. El proyecto no terminó de cuajar de momento, pero en 1568 los ingleses, al mando del corsario sir John Hawkins, se enfrentaron a la escuadra del virrey Enríquez, rompiendo el monopolio español. Una de las dos naves que lograron escapar estaba capitaneada por el joven Francis Drake, el cual llegó a Inglaterra el 20 de enero de 1569 en la nave *Judith*. A partir de entonces, Drake se convirtió en corsario, asolando las poblaciones españolas del Caribe durante años, tras recibir de

[7] J. A. Ortega Medina, *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico (siglos XVI y XVII)*, México, 1981, p. 45.

la reina Isabel de Inglaterra la patente de corso. Uno de sus compañeros, John Oxenham, fue el primer inglés que navegó por las aguas del Pacífico.

Oxenham partió de Plymouth en abril de 1576 y llegó a Panamá. Cruzó el istmo con cincuenta hombres y, tras algunas correrías, construyó una pinaza de 45 toneladas con la que inició, hacia febrero de 1577, varias incursiones por el archipiélago de las Perlas, situado frente a Panamá. Después capturó una nave de Guayaquil con 60.000 pesos oro y otra con 100.000 pesos en barras de plata y una pasajera, de la que se enamoró. Finalmente, refugiado en una aldea indígena, fue capturado por las tropas españolas que se enviaron para frenar sus actividades, algunas de las cuales habían llegado directamente desde Trujillo y Manta por orden del virrey Toledo. Varios corsarios fueron muertos, otros lograron huir en una embarcación robada con destino desconocido y Oxenham y varios de sus hombres fueron ahorcados en Lima.

Antes de morir, Oxenham dio detalles a las autoridades limeñas sobre los planes de sir Richard Grenville e Isabel I para organizar una expedición a la Mar del Sur a través del estrecho de Magallanes con el fin de buscar tierras donde poder fundar nuevos establecimientos. Estas intenciones se plasmarían finalmente en el viaje de sir Francis Drake alrededor del mundo, sobre cuyos principales fines los historiadores mantienen dispares opiniones. Para unos se trataría de un simple viaje para controlar el comercio de especias de las Molucas, para otros una campaña cuidadosamente preparada de exploración y búsqueda de nuevas tierras e islas que poblar en el inmenso océano Pacífico, como la *Terra Australis;* finalmente, hay quien menciona el sueño de Drake de ocupar el continente norteamericano con la fundación de la Nueva Albión. Pero lo más verosímil es que se tratase de un simple viaje de saqueo contra las posesiones españolas del Pacífico y que, posteriormente, la fuerza de las circunstancias lo condujesen hasta la Alta California y las Molucas. La falta de mercancías en sus bodegas para comerciar, así como el numeroso armamento con el que se dotó a las naves, parecen ratificar esta idea, si bien no hay que descartar otros secundarios objetivos, como la búsqueda del estrecho interoceánico de Anián y el descubrimiento de tierras desconocidas en el Pacífico.

El año 1557, en medio de unas tensas relaciones diplomáticas entre Inglaterra y España a causa de una conspiración en contra de

Isabel de Inglaterra apoyada por Felipe II, fue autorizado el viaje de Drake. Estuvo formado por la nave capitana *Pelican*, de 18 cañones y 120 toneladas aproximadamente; la *Elizabeth*, de 16 cañones y 80 toneladas; la *Marigold*, de 30 toneladas; la *Swan*, de 50 toneladas; y la *Christopher*, una pequeña pinaza de quince toneladas. Los capitanes respectivos fueron Drake, John Winter, John Thomas, John Chester y Thomas Moone, quienes mandaron una tripulación de 164 hombres. Levaron anclas en noviembre de 1577, pero una tempestad les hizo volver a puerto, zarpando definitivamente el 13 de diciembre. Las primeras acciones depredadoras las realizaron los ingleses en las costas africanas, apoderándose de dos carabelas portuguesas, una de las cuales se llevaron consigo en lugar de la pinaza, bautizándola con el nombre de *Christopher II*, y una tercera cerca de las islas de Cabo Verde, que se dirigía a Brasil, la que de nuevo incorporaron a su expedición con el nombre de *Mary*, al igual que a su capitán Nuño de Silva, buen conocedor de las costas sudamericanas.

Durante el resto de la travesía por el Atlántico sufrieron grandes tempestades que separaron las naves. En abril llegaron a Río Grande do Sul, desde donde realizaron una exploración de la costa hasta el estrecho de Magallanes. La imposibilidad de entrar en el estrecho a causa del mal tiempo que encontraron, les obligó a poner rumbo al norte en busca de un puerto donde invernar. Así llegaron a puerto San Julián, en donde, al igual que ocurriera con la expedición de Magallanes, cundió el descontento entre los hombres, situación que Drake abortó con el juicio y muerte de Thomas Doughty, principal incitador de la insubordinación. Tras seis semanas de permanencia, la expedición abandonó San Julián con tres naves menos, las cuales se dejaron en el puerto por falta de hombres para tripularlas. El 17 de agosto levaron anclas y tres días después avistaron de nuevo el estrecho. La travesía duró tan sólo dieciséis días y el 6 de septiembre de 1578 entraron en el Pacífico. Drake pudo realizar tan rápida travesía debido a que llevaba consigo una carta marina, realizada en Lisboa, donde se detallaba la costa y derrota de Brasil a Chile, probablemente realizada por el cartógrafo portugués Vaz Dourado.

Menos afortunada fue la singladura por el Pacífico. Durante tres jornadas costearon hacia el noreste, pero una tempestad desatada el cuarto día les empujó durante tres semanas hacia el sur, llegando hasta los 57 grados. La *Marigold* se perdió, la *Elizabeth* regresó al estrecho y,

creyendo perdida la nave capitana, puso rumbo a Inglaterra, y esta última, rebautizada *Golden Hind* en honor de sir Christopher Hatton, navegó hacia el noroeste, esperando reunirse hacia los 30 grados —como las instrucciones establecían— con sus dos compañeras. En cuanto al conocimiento de Drake de una ruta marina que uniría los dos océanos más al sur de la Tierra del Fuego, parece que fue cierto, aunque se ignora si navegó por el cabo de Hornos y el tiempo en que realizó dicha travesía. El 25 de noviembre hicieron escala en los 38 grados 25 minutos de latitud sur para hacer aguada, siendo atacados por los araucanos, los cuales hirieron al mismo Drake. Poco después se inició el ataque contra las posesiones españolas. Primero Valparaíso, en cuyo puerto capturó una nave con 25.000 pesos, y sucesivamente otros lugares y barcos que se cruzaron en su camino hasta llegar al Callao el 13 de febrero. Previamente sabía, gracias a la información suministrada por una nave costera, que dos naves estaban siendo cargadas de oro en dicho puerto y que otra tercera navegaba hacia Panamá con un gran cargamento, llamada *Nuestra Señora de la Concepción*. Drake entró sin dificultades en el puerto del Callao, pero al no estar todavía cargadas, optó por dar alcance a la que ya había salido, no sin antes destruir varias naves ancladas en el puerto para impedir que los españoles lo persiguieran.

El primero de marzo divisó al galeón español cerca de la actual Esmeraldas, al norte del ecuador, capturándolo y saqueándolo durante seis días en una playa cercana. El botín obtenido por Drake ascendió a 360.000 pesos oro —registrados oficialmente—, más otras ganancias que no estaban registradas. Luego liberó a los marineros, conversó con el capitán Juan de Antón y le dio un salvoconducto para el caso de que se encontrase con John Winter. Las naves que salieron del Callao en su persecución nunca lo encontraron, regresando a puerto después de cuatro meses. Por su parte, Drake se dirigió a las costas de Nicaragua, donde capturó a un pequeño navío procedente de la Nueva España con destino a Panamá. En él encontró cartas marinas utilizadas por los galeones de Manila y se llevó consigo al piloto de la nave, Alonso Sánchez Colchero, el cual se dirigía a Lima para embarcar y trasladar hasta Manila a Gonzalo Ronquillo, nombrado por el Rey nuevo gobernador de las islas Filipinas. En la costa de Guatemala capturó otra nave llena de productos orientales del galeón, cuyo dueño y capitán, Francisco de Zárate, dormía en el momento de la aco-

metida. Drake se comportó con amabilidad con sus sorprendidos cautivos e incluso repartió algunas monedas de oro entre los marineros antes de marcharse, dejando a Sánchez Colchero en la nave, si bien se llevó al piloto de este último barco para que lo guiase hasta Huatulco.

Mientras tanto, las autoridades habían dado la voz de alarma en las costas de Centroamérica y Nueva España, aunque no fue bastante para detener la destrucción que Drake llevaba a cabo. En Huatulco, tras la huída de sus pobladores, el capitán inglés saqueó la población y destruyó la iglesia, robando los ornamentos y las campanas. Luego pasó de largo Acapulco, a cuyo puerto había mandado el virrey Enríquez doscientos soldados para su defensa, y se dirigió a descansar a un puerto de la California antes de cruzar el Pacífico, a la vez que se propuso averiguar la certeza del estrecho de Anián. Sobre el lugar en el que Drake abordó la costa californiana ha habido varias opiniones, desde los partidarios de una recalada en la isla de Vancouver, hasta los que opinan que fue en la península bajocaliforniana, si bien, la mayoría de los historiadores se inclinan por el puerto de Drake o sus cercanías, al norte de San Francisco.

La travesía del Pacífico se inició el 22 de julio, avistando posiblemente las Palaos y luego Mindanao, antes de llegar a las Molucas, en donde visitó al sultán Baber de Ternate, hostil a los portugueses, quien le ofreció un colorista recibimiento. Recibió de regalo seis toneladas de clavo, algunas noticias de China y un tratado comercial. Después se dirigió a las Célebes, donde la nave encalló, salvándola tras ordenar tirar al agua varios cañones y tres toneladas de clavo. Más tarde ancló al sur de Java en busca de provisiones. En junio cruzó el cabo de Buena Esperanza y el 26 de septiembre de 1580 entró en la bahía de Plymouth después de 34 meses de viaje. Se había completado la primera vuelta al mundo de un barco inglés.

La corte y el pueblo recibió con gran aplauso la llegada de Drake. Las ganancias que recibieron los inversores en el viaje fueron muy cuantiosas y la misma reina de Inglaterra subió a la *Golden Hind* para comer con el gran navegante. Drake condujo a Inglaterra un tesoro superior a las 600.000 libras, con las que se creó en gran medida la East India Co. y cimentó la fama de Inglaterra como dueña de los mares. Después de este viaje, Drake participó en varias acciones bélicas contra España y murió el 28 de enero de 1596.

Tras la incursión de los ingleses por el Pacífico, los barcos que llevaban los envíos de plata desde Perú a Panamá fueron protegidos por una pequeña escuadra: la Armada de Barlovento. Pero el esfuerzo mayor del virreinato peruano fue el intento de ocupar y fortificar el estrecho de Magallanes, empresa que fue dirigida, como ya vimos en el capítulo anterior, por Pedro Sarmiento de Gamboa; mientras su homónimo mexicano mandó varios barcos para reconocer la Alta California en busca del estrecho de Anián, pues la rápida llegada de Francis Drake a Inglaterra hizo pensar a las autoridades españolas que el citado estrecho había sido descubierto por el célebre navegante inglés.

Tras el retorno de Drake se pusieron en marcha nuevas expediciones de saqueo contra las posesiones españolas en el Pacífico. Richard Hakluyt proyectó la ocupación del estrecho de Magallanes y la creación de factorías inglesas en la América del Sur, y en 1582 tres naves zarparon bajo el mando de Edward Fenton rumbo al Pacífico, pero desistieron del intento en las costas brasileñas por temor a los españoles, a los que ya creían asentados en el estrecho. Más afortunado fue, sin duda, Thomas Cavendish, que levó anclas de Plymouth en julio de 1586 en la *Desire* y alcanzó el Pacífico el 24 de febrero tras una difícil travesía, en la que pudo contemplar las ruinas del proyecto de Sarmiento de Gamboa. Ya en el nuevo océano, Cavendish tuvo un encuentro con los araucanos en Mocha y en la bahía de Quintero se le escapó el único superviviente de la colonia del estrecho que había logrado rescatar, un tal Tomé Hernández, regresando con doscientos españoles que mataron y capturaron a una parte de la tripulación inglesa. Cerca de Arica capturaron una nave grande y dos pequeñas entre el 23 y el 25 de noviembre. Luego en Pisco atraparon otra nave de 300 toneladas, saquearon e incendiaron Paita y se instalaron en la isla de Puna, donde carenaron sus naves y combatieron contra los indios y los españoles, destruyendo el pueblo y los campos antes de partir. A continuación, Cavendish puso rumbo a Costa Rica, adonde llegaron a principios de julio. En Sonsonate capturó y quemó dos naves, uno de cuyos pilotos, llamado Miguel Sánchez, le informó sobre la ruta y el tiempo de llegada de los galeones procedentes de Manila, por lo que marchó hacia Baja California para capturarlos. Antes saqueó y quemó la iglesia de Huatulco, pasó de largo frente a Acapulco y carenó sus naves en Mazatlán.

El 14 de octubre alcanzó San Lucas, donde esperó la llegada del galeón *Santa Ana*. Un mes después, el objetivo fue avistado a las ocho de la mañana. En el barco viajaban unos cien españoles y sesenta moros y negros, amén de un riquísimo cargamento. Su capitán era Tomás de Alzola y su piloto Sebastián Rodríguez Cermeño. Tras catorce horas de persecución, Cavendish logró alcanzar al galeón español y ordenó abrir fuego, siendo derribado el palo mayor. El *Santa Ana* iba demasiado cargado, por lo que no pudieron utilizar sus cañones. A pesar de ello, los españoles resistieron el ataque hasta que el barco estuvo muy dañado, enviando solamente entonces a dos sacerdotes seculares y a un franciscano para pactar la rendición. Cavendish prometió salvar la vida de todos los pasajeros y se inició el traslado del cargamento del galeón español a la *Desire*, ceremonia que se prolongó a lo largo de seis días. Un conato de motín entre los marineros ingleses obligó a Cavendish a incluirlos en el reparto. El botín obtenido fue considerable: perlas, sedas, brocados, especias, fortunas privadas, etc., que ascendieron a 122.000 pesos oro, equivalente a dos quintas partes del ingreso anual de la corona inglesa. El tesorero real de Manila, Juan Bautista Román, y el gobernador Vera señalaron que la venta de los productos del galeón *Santa Ana* en México podía haber ascendido a dos millones de pesos oro. Toda una fortuna.

El 29 de noviembre Cavendish puso proa al océano con sus barcos, la *Desire* y el *Content*, tras dejar a los españoles en tierra —salvo al padre Almendrales, al que colgó de la mesana de su barco— e incendiar el galeón. Se llevó de prisioneros a Alonso de Valladolid, a Nicolás Rodríguez, dos japoneses y tres filipinos, el primero de ellos en calidad de piloto. Su experiencia marinera se plasmó en un rápido viaje: en cuarenta y cinco días, Cavendish alcanzó Guam y once días más tarde avistó el cabo Espíritu Santo en las Filipinas. En la costa sur de Panay intentó incendiar un galeón español que se estaba terminando en la playa, pero fue rechazado por una compañía de españoles. El piloto Alonso quiso enviar un mensaje a las autoridades de Manila, pero fue descubierto y ahorcado. Cavendish no llegó hasta la capital de las Filipinas, sino que siguió rumbo a las Molucas y, a través de Java y del estrecho de Buena Esperanza, ancló en Plymouth el 9 de septiembre de 1588. Además del enorme botín que portaba, la expedición de Cavendish recogió numerosas informaciones sobre el Pacífico, sobre las rutas y las posesiones españolas, y sobre los países asiáticos.

El impacto de sus hazañas en la sociedad inglesa fue aún mayor que el producido por las de Drake. En 1591, Cavendish partió de nuevo con otra expedición rumbo al Pacífico, pero sufrió naufragios, rebeliones y murió en el Atlántico sur. Uno de sus capitanes, llamado John Davis, avistó unas islas no descubiertas hasta entonces, que se supone corresponden a las Malvinas, aunque otros autores aseguran que ya habían sido vistas por las expediciones de Magallanes y Loaísa. De igual manera que la llegada de Drake al Pacífico provocó el envío de Sarmiento al estrecho de Magallanes, la campaña de saqueos de Cavendish fue seguida del viaje de Sebastián Vizcaíno a la Alta California ante la indefensión de la misma. Además, el virrey de Toledo forjó planes para fortificar los principales puertos del Pacífico español como Guayaquil, Paita o Callao, aunque todo quedó en agua de borrajas, suspendiéndose las exploraciones a la Alta California, ordenándose a los galeones de Manila que realizasen el trayecto más corto hasta Acapulco y dotando a ciertos puertos de artillería con la que recibirían a otros corsarios, como Richard Hawkins.

Este último, hijo de sir John Hawkins, zarpó de Plymouth en junio de 1592 con dos naves, la *Dainty* y la *Fancy*, y un tercer barco de provisiones. La *Fancy* desertó frente al Río de la Plata tras una tormenta y Hawkins entró solo en el Pacífico después de cuarenta y seis días de travesía. Ávidos de botín, atacaron Valparaíso, donde apresaron cinco naves, lo que provocó la alarma en el resto de los puertos españoles. Una flotilla compuesta de seis naves, bajo el mando de Beltrán de Castro, le salió al encuentro, escapando la nave inglesa, aunque no sin dificultades. Entonces se dirigió hacia la costa de Esmeraldas para reparar la nave, siendo descubierto por los españoles que zarparon del Callao en su persecución. Tras la batalla, Hawkins fue herido y apresado. La *Dainty* fue la primera nave inglesa capturada por los españoles en el Pacífico.

Los holandeses en el Pacífico

Los holandeses fueron los distribuidores de los productos asiáticos en Europa durante varias décadas, pero la unión de las coronas peninsulares desde 1580 impidió a sus naves el entrar en Lisboa y proseguir con dicho comercio. Así las cosas, los holandeses fueron forzados a

enviar directamente sus naves hasta las Indias Orientales, con lo que violaron el monopolio portugués navegando por la ruta africana hasta llegar a Java. El comercio fue notablemente desarrollado en Asia meridional gracias al establecimiento de la Compañía de las Indias Orientales, quien poseía el monopolio comercial, estableciéndose hacia 1605 en varias islas de las Molucas. Los holandeses quisieron eliminar a los lusitanos del comercio, con lo que entraron en conflicto con los españoles —sus odiados ocupadores—, ampliándose el espacio de rivalidad al Pacífico al intentar llegar a las islas de la Especiería a través del estrecho de Magallanes. Con este fin partieron de Holanda dos expediciones: la de Jacob Mahu-Simón de Cordes y la de Oliver van Noort.

La primera partió de Rotterdam en junio de 1598. Estaba formada por cinco naves y una tripulación de 500 hombres, más de cien cañones y numerosas mercancías para el contrabando. Navegaron hasta Guinea, donde murió Jacob Mahu, siendo sustituido por Simón de Cordes. Después atravesaron el estrecho de Magallanes y encontraron mal tiempo y tormentas en el océano Pacífico, lo que provocó estragos en la cansada tripulación. Finalmente, la flotilla se dispersó, convirtiéndose el viaje en una infortunada odisea. La *Hoope,* donde iba Cordes, sufrió el ataque de los indios en la bahía de Arauco, muriendo el propio capitán. Después zarpó en compañía de la *Liefde,* la cual, a su vez, había perdido veintiséis hombres en la isla de Mocha a manos de los indios. De nuevo juntas en el océano, sufrieron otra tempestad que las separó definitivamente: la *Hoope* desapareció y la *Liefde* alcanzó las costas del Japón. Las otras tres naves no tuvieron mejor suerte: la *Buena Nueva* fue capturada por los españoles, la *Fidelidad* fue rechazada por los españoles en Chiloé y capturada por los portugueses en las Molucas; por último, la *Fe,* regresó a Holanda tras ser socorrida por la expedición de Oliver van Noort en el estrecho de Magallanes y no poder incorporarse a su expedición por falta de víveres. En julio de 1600 regresó a Holanda con sólo treinta y seis hombres enfermos.

La segunda flota holandesa, bajo el mando de Oliver van Noort, levó anclas en septiembre de 1598. Estaba compuesta por cuatro naves que, tras hacer escala en Plymouth y saquear en Guinea, llegaron en noviembre al estrecho de Magallanes y en febrero de 1599 se encontraban ya costeando Chile. Capturó e incendió varias naves españolas en Valparaíso. Incorporando otra a su flota, pasó de largo el Callao y esperó en vano avistar alguna nave llena de riquezas rumbo a Panamá.

Finalmente, decidió cruzar el Pacífico y a mediados de octubre de 1600 llegó a la costa este de Luzón. Más tarde se internó por los estrechos filipinos, incendiando pequeñas naves. Engañó a un barco que iba en su búsqueda, haciéndose pasar por francés, y por último —descubierto— se internó en la bahía de Manila, atacando a las naves que se dirigían hacia dicha ciudad para comerciar. A mediados de diciembre se entabló una batalla entre los españoles y los holandeses, teniendo que huir Van Noort con su barco maltrecho hacia Borneo, mientras su almiranta, la *Concordia,* fue capturada y conducida a Manila, donde su capitán y marineros fueron colgados por corsarios. El 26 de agosto de 1601, Oliver van Noort llegó a Holanda con sólo ocho hombres.

Trece años más tarde, partió una nueva expedición holandesa bajo el mando del almirante Joris van Speilbergen. Además del contrabando y el saqueo de los barcos y poblaciones españolas en el Pacífico, los holandeses pretendían acabar con el dominio español en Filipinas para adueñarse del comercio de productos chinos, por lo que la Compañía de las Indias Orientales envió una flota de trece naves bajo el mando de Pieter Willemsz y Francois de Wittert para saquear posesiones lusas en África y Asia. La temible flota entró en la bahía de Manila en abril de 1610, pero fue derrotada por los españoles, si bien los holandeses siguieron hostilizando a los españoles y portugueses, impidiendo el normal desarrollo del comercio. Las autoridades españolas planearon entonces una gran flota para expulsar definitivamente a los holandeses de las Indias Orientales, la cual partió en 1616, al mando de Juan de Silva, sin fortuna, pues sólo pudieron ayudar a la sitiada Malaca y el propio gobernador Silva murió a la espera de los barcos portugueses procedentes de Goa que debían ponerse bajo su mando. Mientras tanto, la flota de Speilbergen hizo su aparición en Manila.

La nueva flota holandesa había llegado al Pacífico el 6 de mayo de 1615 tras partir de Tessel en agosto de 1614 y capturar un mercante portugués en el litoral brasileño. Siguió costeando Chile, atacando y saqueando pequeñas poblaciones de la costa, si bien fue rechazado en Arica y tuvo que enfrentarse, en las cercanías de Cañete, a una flota española capitaneada por Rodrigo de Mendoza. Speilbergen hundió dos galeones y otros seis tuvieron que huir, dirigiéndose al Callao, donde destruyó otros tres barcos antes de seguir al norte y detenerse en el saqueo del puerto de Paita. En Acapulco, donde los preparativos para la defensa del puerto ya habían comenzado, canjeó los prisioneros

que llevaba por alimentos y el 18 de octubre se hizo a la mar, poniendo rumbo a Salagua, donde esperaba descansar y carenar las naves. Sin embargo, un grupo de españoles, bajo el mando de Sebastián Vizcaíno, le preparó una emboscada y los holandeses levaron anclas, visitando el puerto de Santiago y más tarde el de la Navidad, donde hicieron aguada y descansaron durante cinco días sin encontrar resistencia. Un consejo decidió poner rumbo a las Molucas en lugar de esperar al galeón de Manila en el cabo Corrientes, iniciando la travesía transoceánica el 2 de diciembre. Tres meses más tarde, Speilbergen se incorporó a otros barcos holandeses para intentar conquistar las Filipinas, aunque sin éxito, regresando nuevamente un año más tarde para sufrir una derrota frente a la flota del español Juan Ronquillo. Los holandeses se retiraron a Java, aunque prosiguieron sus ataques y bloqueos a Manila desde 1619 a 1622, lo que afectó notablemente el comercio de la colonia española. Por su parte, Speilbergen regresó a Holanda en junio de 1617 después de treinta y cuatro meses de viaje alrededor del mundo.

Pero la empresa más ambiciosa de los holandeses contra el Pacífico sudamericano se inició en la primavera de 1623. Once naves partieron bajo las órdenes de Jacques L'Hermite con el fin de capturar las naves que conducían los metales preciosos hasta Panamá y fundar una colonia holandesa permanente en el litoral pacífico. La flota descansó en las islas de Cabo Verde y rodeó el cabo de Hornos, explorando la Tierra del Fuego y levantando minuciosos mapas, antes de descansar nuevamente en la isla de Juan Fernández. El 8 de mayo de 1624 avistaron el puerto del Callao, aunque la flota con la plata había partido ya cinco días antes a causa de la noticia de la presencia de barcos enemigos rumbo al Perú. Los holandeses mantuvieron un bloqueo de cinco meses, apresando varios navíos que se acercaron al Callao, aunque, finalmente, la muerte de L'Hermite y la indecisión de su sucesor, Hugo Schapenham, provocó el descontento entre los atacantes y levaron anclas para marchar hacia el norte, sembrando el pánico y la destrucción a su paso. A mediados de septiembre, tras destruir Guayaquil, la expedición holandesa navegó hacia la Nueva España, llegando a Acapulco a solicitar víveres, aunque sin éxito. El descontento fue en aumento; una treintena de marineros desertó y el 29 de noviembre, ya en el puerto de Zihuatanejo, los holandeses decidieron cruzar el Pacífico. La expedición se dispersó al llegar a las Molucas y, a finales de 1625, Schapenham murió cerca de la isla de Java.

Tras esta nueva presencia holandesa en el Pacífico, los virreyes de Perú y México tomaron medidas para construir defensas en El Callao y otros puertos, así como para organizar una armada que defendiese la flota que trasladaba la plata hasta el puerto de Panamá. Las empresas depredatorias de los pichilingües terminaron con la paz de Westfalia en 1648, si bien, con anterioridad, una última empresa, bajo el mando del almirante Enrique Brouwer, partió de Holanda en noviembre de 1642 y logró llegar hasta el Pacífico, aunque las enfermedades y las dificultades en la navegación les obligaron a regresar de nuevo al Atlántico, bajo el mando de Elías Herckmans por muerte de Brouwer, no pasando más allá de las Chiloé.

Nuevas incursiones se realizaron a finales del siglo XVII contra las posesiones españolas. Fueron protagonizadas de nuevo por los ingleses, esta vez filibusteros, que se trasladaron desde sus bases en el Caribe hasta las aguas del Pacífico para obtener ricos botines. Los capitanes Bartholomew Sharp y John Coxon cruzaron el estrecho de Magallanes y capturaron el navío *Santísima Trinidad* en Panamá y el *Santo Rosario* a su regreso hacia Magallanes. Este último llevaba sus bodegas llenas de lingotes de plata, pero creyendo que eran de estaño los tiraron por la borda. Cierto marinero guardó un lingote, descubriendo su valor años después tras regresar a Inglaterra. Otra expedición filibustera, bajo el mando de los capitanes Cook y Davis, cruzó el cabo de Hornos en 1684 e intentó sin éxito el ataque a la flota de la plata, regresando al Caribe cuatro años más tarde. Por último, ya en el siglo XVIII, el capitán Woodes Rogers levó anclas del puerto de Bristol en agosto de 1702 y a principios del año siguiente llegó al Pacífico. En la isla de Juan Fernández hizo escala y de allí se dirigió hacia el norte, esperando en las cercanías del cabo de San Lucas la presencia de algún galeón procedente de Manila. El 22 de diciembre de 1709, los ingleses capturaron el galeón *Nuestra Señora de la Encarnación,* si bien intentaron en vano apresar al enorme galeón *Begoña,* de mil toneladas, que iba en su compañía. Lo dejaron marchar tras un enconado encuentro. Entonces, atravesaron el Pacífico y en 1711 llegaron a Inglaterra. No sería el último corsario inglés en el Pacífico, pero las nuevas empresas se realizarían en un marco histórico distinto [8].

[8] Sobre las incursiones de barcos extranjeros en el Pacífico, véase: P. Gerhard, *Pirates on the west coast of New Spain 1575-1742,* Glendale, 1960; y P. T. Bradley, *The Lure of Peru. Maritime Intrusion into the South Sea 1598-1701,* Hampshire y Londres, 1989.

Un transitorio Lago Español

A pesar de los reiterados ataques contra los bienes y posesiones españolas en el Pacífico, éste siguió siendo un lago español. España lo descubrió en 1513, bautizándolo con el nombre de Mar del Sur, luego lo exploró tanto a lo largo de sus costas como enviando sucesivas expediciones que lo atravesaron numerosas veces y, por último, fue la primera nación que ligó para siempre ambas orillas del gran océano. Los viajes españoles descubrieron los más importantes archipiélagos del gran océano: Galápagos, Marquesas, Hawai, Bonin, Volcano, Marianas, Filipinas, Marshall, Carolinas, Nueva Guinea, Salomón, Santa Cruz, Nuevas Hébridas, Gilbert, Ellice, Sociedad y Tuamotu. También lograron encontrar la ruta del tornaviaje, lo que permitió mantener una línea regular entre Asia y América con los galeones de Manila; mientras en la costa este, un continuo y fluido tráfico se desarrolló tempranamente desde Baja California hasta el sur de Chile.

Alejandro de Humboldt, en su famoso *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España,* y tras hacer un recuento de los viajes españoles al Pacífico, se preguntaba lo siguiente:

> ¿Será pues justo decir que los españoles han atravesado el gran océano sin reconocer ninguna tierra, si tenemos presente la gran masa de descubiertas que acabamos de citar y que fueron hechas en una época en que el arte de la navegación y la astronomía náutica estaban muy distantes del grado de perfección que han adquirido en nuestros días? Vizcaíno, Mendaña, Quirós y Sarmiento merecen sin duda ser colocados al lado de los más ilustres navegantes del siglo XVIII [9].

Este sentimiento de olvido ha sido en gran parte solucionado con obras como la del historiador Oskar Spate, aunque los retos historiográficos españoles sobre nuestra presencia en el Pacífico estan muy lejos de ser cumplidos. Las palabras del citado historiador, nos servirán, por último, para dar una respuesta a lo transitorio del dominio español en el gran océano:

[9] A. Humboldt, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España,* México, 1966, pp. 492.

> España se veía imposibilitada para resolver el dilema de ser una potencia mediterránea y europea, o bien, atlántica. Sus gobernantes pretendían que fuera ambas cosas a un tiempo, y extenderse además por el Pacífico. Tal empresa gigantesca acabaría por agotarla. El Lago Español se hizo internacional y, a excepción de los galeones de Manila, España desempeñó un papel muy secundario en la exploración y comercio del Pacífico, hasta la época de la recuperación, con Carlos III [10].

En definitiva, la crisis que padeció la monarquía española durante el siglo XVII, impidió consolidar la obra española en el Pacífico, aunque, hasta que el siglo XVIII, abrió sus puertas a las exploraciones científicas y comerciales, el gran océano siguió teniendo en ambas márgenes un precario dominio español, pero dominio al fin, que justifica el nombre de Lago Español. El profesor norteamericano Donald D. Brand escribió que la magnitud de los descubrimientos españoles se ha minimizado, ya que

> España fue la más grande nación exploradora y científica en la región del Pacífico durante los siglos XVI y XVII [11].

Por último, quiero cerrar este segundo capítulo con unas certeras frases de Spate:

> La epopeya española en el océano, como ocurre con muchos logros humanos, estuvo manchada de codicia, crueldad y bajeza, pero también repleta de entusiasmo y entereza, e iluminada, asimismo, por un ferviente sentido del deber, suma valentía y osadía intelectual, además de física. Un colosal empeño, una época verdaderamente heroica en la historia de la Humanidad.

[10] O. Spate, «El Pacífico Español de Magallanes a Malaspina», *El Lago Español*, Madrid, 1988, p. 43.

[11] Citado por C. Prieto, *El Océano Pacífico:* «Navegantes españoles del siglo XVIII», Madrid, 1975, p. 134.

Capítulo III

LOS PRIMEROS AVANCES DEL SIGLO ILUSTRADO

Al llegar el siglo XVIII, un doble Pacífico convive en los mapas y libros: el conocido, el de los horizontes familiares, y el desconocido, el enigmático. Los marinos y sabios de la centuria se dispusieron a revelar sus secretos y a dibujar sus perfiles, contando con los nuevos avances de la ciencia y de la técnica.

Los horizontes familiares y los enigmas persistentes

A finales del siglo XVII y principios del XVIII diversos libros contribuyeron a dar a conocer el Pacífico entre los europeos. El éxito de los mismos radicó en su carácter novelesco y de aventuras, plasmando literariamente hechos verídicos o simplemente narrando episodios de los piratas y bucaneros en las aguas del Mar del Sur. Esto último hicieron William Dampier, Basil Ringrose y Lionel Wafer, quienes publicaron entretenidos relatos de sus aventuras. Uno de estos famosos libros fue el titulado *Histoire des filibustiers d'Amèrique* (1685), de Ringrose y John Esquemeling, sólo superado por el clásico libro de Dampier *A new Voyage around the World*, publicado en 1697, cuya popularidad fue enorme, siendo traducido a varios idiomas. Este bucanero participó en 1702 en una expedición mandada por Woodes Rogers, que llegó a las islas de Juan Fernández al año siguiente, tras haber rodeado el cabo de Hornos. Allí encontraron al escocés Alexander Selkirk, que había sido abandonado cuatro años antes por el capitán Stradling. Inspirado en este personaje, Daniel Defoe escribió su popular *Robinson Crusoe*, ba-

sándose quizás en el relato verbal de Dampier y en la publicación de Rogers *Viaje alrededor del mundo.*

Los libros sobre el Pacífico, basados en hechos reales o imaginarios, aumentaron considerablemente hacia finales del siglo XVII, prolongándose esta «moda» finisecular durante los primeros años del XVIII gracias a la publicación de varios viajes que narraron las peripecias de los barcos europeos en las costas del Pacífico español. Muchas de estas empresas fueron francesas, irrumpiendo, así, con gran fuerza en el Lago Español en busca de un comercio ilícito que las autoridades coloniales nunca consiguieron eliminar. En ocasiones, el viaje era aprovechado para realizar observaciones de longitud y latitud con el fin de perfeccionar los mapas, como ocurrió con la expedición de Feuillée en el barco marsellés *Saint Jean Baptiste.*

Sin embargo, todos estos viajes siguieron rutas muy parecidas, por lo que en el Pacífico coincidieron horizontes familiares con los enigmas más persistentes de la geografía. Al sur del ecuador se imaginaba un continente austral que ocuparía buena parte del Pacífico sur y cuyos partidarios, muy numerosos por cierto, se obstinaron en abandonar el espejismo hasta finales de la centuria ilustrada. En cuanto al norte del ecuador, las costas se representaban imaginativamente desde el norte de México hasta China. California, Kamchatka y el Japón estaban mal individualizados y los geógrafos de gabinete no dudaban en la existencia de un paso interoceánico en el continente norteamericano que fue enriquecido con un enorme Mar del Oeste.

Pero, sin duda, el mito más importante del siglo XVIII fue el continente austral, en cuya existencia coincidieron numerosos sabios, estadistas y marinos. Los primeros datos sobre el mismo se encuentran en la época clásica, especulando los geógrafos griegos y romanos con un gran continente en el hemisferio sur que hiciese contrapunto a las tierras boreales. La teoría cobró actualidad en la época de los grandes descubrimientos, apareciendo en numerosas cartas y mapamundis la *Terra Australis,* que se fue poco a poco enriqueciendo con accidentes y regiones como la «Grande Java» o la «Terre des Perroquets» gracias a los geógrafos de la escuela de Dieppe hacia mediados del siglo XVI. Basada en tierras e islas reales (Australia, Tierra de Fuego o Nueva Zelanda) e imaginarias, el continente austral fue cambiando de fisonomía, tamaño y lugar en las cartas de los siglos XVI y XVII, aprovechando los diversos descubrimientos realizados en el Pacífico Sur que iban siendo

conocidos por los geógrafos de gabinete, como los logrados en los viajes de Mendaña y Quirós, los cuales dieron rienda suelta a la imaginación y conformaron nuevos modelos [1].

Durante el siglo XVII, los holandeses precisaron los contornos de las tierras del hemisferio sur. Lemaire y Schouten demostraron que la Tierra del Fuego no era un promontorio del continente austral y Tasman, enviado por el gobernador de Batavia para descubrir el mítico continente, realizó una importante campaña de descubrimientos pero sin hallar el principal objeto de su viaje. Navegando entre los paralelos 40 y 45, avistó Tasmania (Tierra de Van Diemen) y Nueva Zelanda (Tierra de los Estados) antes de regresar de nuevo a Batavia. Su viaje había demostrado que las tierras no seguían tan al sur como se creía y que, al menos, por aquellas latitudes no estaba el continente austral, si bien, los geógrafos reunieron todas las tierras vistas por el célebre capitán holandés y las bautizaron como Nueva Holanda.

Nuevas evidencias del continente austral fueron recogidas por los navegantes franceses que viajaron a las costas sudamericanas. Frézier, uno de los más célebres, dobló el cabo de Hornos y hacia el paralelo 58 encontró un enorme iceberg que le sirvió para deducir la existencia de vastas tierras hacia el Polo Sur, más allá del paralelo 63, pues todo el espacio restante había sido recorrido por los barcos sin éxito. Frézier concluyó desmintiendo la existencia del continente austral tal y como se representaba en las cartas, opinión que también compartió el más célebre navegante de la primera mitad del siglo XVIII, el holandés Jacob Roggeveen, que dio la vuelta al mundo entre 1721 y 1723.

Entonces, hubo intentos de buscarlo al sur del Atlántico o al sur del Índico, empresa que realizó el francés Lozier-Bouvet, quien encabezó una notable expedición para descubrir el continente austral y fundar una colonia. Partió de Lorient en 1738 y, tras hacer escala en Brasil, siguió hacia el sur hasta llegar a los 54 grados, donde, entre las brumas y los aguaceros, avistó una tierra que bautizó como cabo de la Circuncisión. El tiempo era malísimo y el frío notable. En lugar de tierras hermosas, llenas de riquezas y especias, los expedicionarios se

[1] Véase el magnífico libro de J. Gil, *Mitos y utopías del Descubrimiento*, 2, El Pacífico, Madrid, 1989. En cuanto a la geografía real y utópica, existe un completo estudio en N. Broc, *La Géographie des philosophes. Géographes et voyageurs français au XVIII siècle*, París, 1975.

encontraron con un paisaje desolador. La proximidad al Polo impidió al capitán francés fundar la colonia proyectada, teniendo que regresar desilusionado a casa. Sin embargo, el viaje de Lozier-Bouvet promovió el interés de numerosos sabios hacia el continente austral, como Buffon, Maupertius, Buache o el presidente De Brosses.

Buffon recomendó a los navegantes partir de las costas de Chile y atravesar el Pacífico por el grado 50 sur, pues, a su entender, el continente austral era tan grande como Europa, Asia y África juntos. Maupertuis, científico de gran prestigio, tras su expedición a Laponia, lo situó al este del cabo de Buena Esperanza, a la vez que creyó en la existencia de numerosas islas entre el Japón y América en las que vivirían hombres intermedios entre los monos y los hombres, añadiendo que le gustaría más una hora de conversación con ellos que con el más bello espíritu de Europa. En la *Lettre de Maupertius sur le progrès des Sciences* (1752) enumeró los problemas geográficos más urgentes a resolver, como eran la existencia de los patagones, el interior de África y, sobre todo, el continente austral y el paso del noroeste. Junto a los numerosos escritos publicados en Francia durante la primera parte del siglo XVIII sobre el problema del continente austral, apareció una *Carte des terres australes* (1740), realizada por Philippe Buache, cartógrafo y geógrafo del rey de Francia, en la que dibujó el citado continente con líneas tan detalladas como ilusorias, pero que sirvió de forma notable para darle validez y autenticidad al mismo.

Hacia mediados del siglo XVIII, la existencia o no del continente se convirtió en un debate no sólo reservado a los sabios, sino de frecuente aparición en los salones de la nobleza y la burguesía europea. En Francia, la generación que vio aparecer la Enciclopedia (el primer volumen salió de los talleres en 1751) eligió las tierras australes como uno de sus temas favoritos. Aparte del conde de Buffon, dos autores contribuyeron a ponerlo de moda: el citado Philippe Buache, gracias a su célebre memoria *Considération géographique et physique sur les terres australes et antarctiques*, leída el 30 de julio de 1754 en la Academia de Ciencias de París, y Charles De Brosses (1709-1777), primer presidente del parlamento de Bourgogne. Hombre de grandes conocimientos, se aficionó a los viajes marítimos de descubrimientos, reuniendo una colección muy notable de los cuarenta y siete realizados al hemisferio austral. Más compilador que científico, en 1756 dio a luz en dos tomos su famosa *Histoire des navigations aux terres australes*, que tuvo un

considerable impacto en sus contemporáneos, ya que invitó a las distintas naciones europeas a realizar nuevos viajes en busca del mítico continente.

Más al norte, el escocés Alexander Dalrymple (1757-1808) fue el más importante escritor inglés en la defensa del continente austral, publicando a partir de 1770 su famosa *A historical Collection of several Voyages and Discoveries in the South Pacific Ocean*. El primer tomo fue dedicado a los viajes españoles y el segundo a los holandeses. Formado en los despachos de la East Indian Company, Dalrymple se quiso convertir en el director de una campaña de viajes enviados a resolver definitivamente el problema austral, papel que el almirantazgo británico se negó a conceder a personas ajenas a su cuerpo. El elegido sería el gran navegante James Cook, quien resolvió definitivamente el enigma más persistente del Pacífico [2].

En definitiva, las grandes manchas blancas de tierras desconocidas que aún existían en el Mar del Sur impulsaron a los hombres del siglo ilustrado a resolverlas. Así, junto a un Pacífico filiforme, de rutas conocidas y frecuentadas, existía un Pacífico inmaculado que despertó la curiosidad y el interés de la sociedad decimonónica. Para cumplir favorablemente con estos retos, las nuevas generaciones contaron con la ayuda de los progresos científicos y técnicos que el gran siglo ilustrado logró descubrir. De igual forma, los fines geográficos y científicos que impulsaron a organizar las expediciones con las que registrar el Pacífico convivieron con otros objetivos económicos y políticos menos desinteresados. El Pacífico fue un espacio a descubrir, pero también a explotar y conquistar [3].

Si suponemos un triángulo equilátero imaginario entre Australia, las islas Hawai y la de Pascua, su lado tendría 7.000 kilómetros aproximadamente y la escala intermedia habitual de Tahití distaría unos 3.500 de los extremos más meridionales del citado triángulo. Las dimensiones de estas cifras y la dificultad para encontrar tierras en este inmenso océano reflejan la grandeza tanto de los descubrimientos es-

[2] H. T. Fry, *Alexander Dalrymple and the expansion of British trade*, Toronto, 1970.

[3] Véase, J. Meyer, *Le contexte des grands voyages d'exploration au XVIII siècle*: «L'importance de l'exploration au siècle des lumières». «A propos du voyage de Bougainville», París, 1982, pp. 17-39; y Beaglehole, «Eighteenth Century Science and the Voyages of Discovery», *New Zeland Journal of History*, 3 (1969), pp. 107-123.

pañoles del siglo XVI como de los logrados por las exploraciones científicas de la centuria ilustrada.

Nuevos marinos y nueva ciencia

Las expediciones que surcaron las aguas del Pacífico durante el siglo ilustrado se insertaron en un conjunto de motivos y fines donde el amor por el avance de los conocimientos científicos fue sólo uno de los ingredientes de las motivaciones nacionalistas e individuales. Pero no es menos cierto que el éxito y el desarrollo de las mismas durante la segunda mitad del siglo se debió en gran parte a los grandes avances en la ciencia y en la técnica que mejoraron los barcos y las condiciones de vida a bordo. La preparación de muchas de estas empresas marítimas dio oportunidad para inventar nuevos aparatos y redactar minuciosas reglas de conducta para ser cumplidas durante las monótonas jornadas en la mar, mientras los resultados y experiencia que estos viajes generaron enriquecieron notablemente el caudal de conocimientos de la cultura occidental. El avance tecnológico que se operó silenciosamente entre 1715 a 1770 fue el soporte de esta nueva era de los descubrimientos, de igual forma que lo fue del otro gran acontecimiento marítimo de la centuria ilustrada: la extensión de la guerra naval más allá de las aguas del Caribe y de los mares europeos. El enfrentamiento de dos escuadras de navíos de guerra durante la guerra de independencia norteamericana demostró la capacidad adquirida para transportar y mantener verdaderas flotas a larga distancia de sus puertos de origen, esto es, subsistiendo sólo con sus recursos.

La historiografía ha separado a menudo las expediciones científicas del desarrollo de la ciencia en general, estudiándolas como apéndices a la labor académica, sin que podamos saber hasta ahora la verdadera contribución de los viajes y sus consecuencias al desarrollo de la actividad científica ilustrada. Del mismo modo, han sido aisladas del contexto europeo que las generó, esbozándose sólo muy pobremente su relación con las guerras que asolaron Europa durante la centuria europea y su rol en las rivalidades nacionalistas. Finalmente, otro aspecto descuidado ha sido el proyecto de enriquecimiento y de abrir nuevos mercados que se escondía bajo las pomposas finalidades científicas que se repetían en los discursos preliminares de los grandes diarios. Lo cier-

to es que la época de los descubrimientos fue absorbida pronto por los intereses mercantiles y militares, que transformaron la primitiva visión del Pacífico, nacida durante la centuria ilustrada. Las empresas gestadas y financiadas por un sentimiento de prestigio duraron poco, incluso se puede poner en cuestión si alguna existió solamente con esta finalidad. En general, los viajes de exploración científica fueron el marco más honorable y rentable que se inventó para encubrir o simplemente disfrazar otras finalidades de las grandes naciones marítimas, lo que explicaría el desembolso notable que las arcas europeas tuvieron que soportar y el continuo apoyo estatal [4].

El incremento de las relaciones comerciales presionó durante toda la centuria para que se realizasen derroteros en base a los adelantos técnicos, se cartografiasen las costas con métodos científicos y se publicasen las tablas náuticas o astronómicas. La ampliación de los mercados europeos permitió absorber una mayor y más variada selección de productos, lo que contribuyó a estimular la búsqueda y estudio del Pacífico y de otras regiones desconocidas de la tierra. En consecuencia, el descubrimiento del Pacífico y sus secretos fue una empresa tanto comercial y geopolítica como científico-técnica.

El Gran Siglo comenzó por poner orden en el mapa del mundo. Un notable ejemplo de ello fue el Observatorio de París, creado por Colbert, en donde se empezaron a determinar astronómicamente numerosos puntos, con los que se consiguió una cartografía de base certera. Asimismo, se comenzaron a construir los barcos ateniéndose a normas concretas, en espera de disponer de medios de cálculo e ingenieros para determinar los prototipos basados en datos razonados. En general, los grandes centros de investigación fueron Italia, Alemania e Inglaterra. En Leipzig, los jardines adquirieron un gran auge después de la guerra de los años treinta; y en Leyden se prepararon los viajes científicos que se enviaron dentro del área de extensión de la compañía neerlandesa de las Indias. La Sociedad Real de Londres estuvo en condiciones desde 1666 de publicar instrucciones generales para aquellos que quisieran emprender viajes de altura. La astronomía, la geografía y la historia natural eran satisfactoriamente cultivadas por sus miembros.

[4] Véase, J. Meyer, «Stratégie, politique et grands voyages, 1770-1850», *Grands voyages de découverte du XVII siècle à nos jours*, Jonzac, 1988, pp. 133-145.

Antes de partir al descubrimiento científico del mundo, los sabios de la Sociedad Real londinense y de la Academia de Ciencias parisina se propusieron levantar un mapa exacto de Inglaterra, Francia y los mares próximos. Su más apremiante necesidad era la triangulación de Eurasia, cuyas dos extremidades, Europa y China, serían estudiadas por comisiones especiales. Luis XIV decidió enviar una embajada a la corte de Siam formada por un importante grupo de misioneros, los cuales realizaron el camino por tierra y por mar. Los resultados científicos que se consiguieron fueron muy considerables y la expedición, iniciada en 1685, se convirtió en un modelo.

Durante la primera parte del siglo XVIII los conflictos bélicos disminuyeron en Europa y, gracias a la paz, aumentaron las relaciones entre los científicos. La lengua francesa reemplazó a la latina en las publicaciones académicas, las cuales aumentaron considerablemente en pocos años. Los avances científicos más interesantes fueron el barómetro y el cordel de la corredera, mientras el octante, fabricado a partir de 1730, se generalizó en la segunda mitad del siglo. Los conocimientos avanzaron a pasos agigantados, naciendo los primeros elementos de la ciencia oceanográfica. La enciclopedia de Chambers (1728), la de Diderot y D'Alembert (1751) y los Atlas terrestres y marítimos fueron poderosos difusores de los nuevos descubrimientos.

Conforme avanzó el siglo, los estados mayores científicos se consolidaron y los gobiernos europeos llegaron al acuerdo de respetar las campañas de descubrimientos científicos, incluso en tiempos de guerra, con el fin de dejar trabajar a los sabios en investigaciones cuya utilidad era universalmente reconocida. Las cartografías, antes secretas, comenzaron a ser editadas por los gobiernos.

Durante la primera mitad del siglo, las más importantes misiones científicas se dirigieron hacia el interior de los continentes: Siberia y Sudamérica. Una única gran expedición marítima fue planeada: la vuelta al mundo de Jacob Roggeveen, descubridor de la isla de Pascua. Pero el principal interés de los científicos estaba en los polos. Al atractivo por conocer las regiones heladas de Canadá, Groenlandia, Siberia y Alaska, se unía el reto científico de demostrar la forma de la tierra. En Trondheim se levantó en 1760 la Academia más septentrional del planeta.

El nombre de Linneo, creador de un sistema de clasificación fundado sobre el aspecto de los órganos sexuales de los vegetales, está es-

trechamente asociado a todas las exploraciones de la segunda mitad del siglo XVIII. Sus principales discípulos fueron Hans Egede y sus hijos, quienes introdujeron a los groenlandeses en la comunidad europea.

Otra importante empresa de la primera mitad del siglo fue la expedición de La Condamine para estudiar tres grados de meridiano a partir de la ciudad de Quito, situada exactamente en el ecuador. Pero los protagonistas del Siglo de las Luces fueron los viajes de circunnavegación. Junto a la idea de perfeccionar las cartas náuticas, existieron otros variados motivos que llevaron hasta el Pacífico a Byron, Bougainville, Cook, La Pérouse, Vancouver, Malaspina, etcétera.

El segundo paso de Venus fue un acontecimiento mundial. Todos los astrónomos de Europa y las colonias se movilizaron y misiones especiales fueron enviadas a Siberia, Abisinia, California, etcétera. Los datos sobre la fauna y la flora fueron muy superiores a lo previsto. Banks en los Mares del Sur y Pedro Simón Pallas al frente de una misión de la Academia de San Petersburgo fueron dos de los más sobresalientes participantes.

Éste sería un breve esbozo de los acontecimientos científicos más importantes del siglo XVIII, cuya repercusión en el descubrimiento del Pacífico fue muy importante. Pero, además, cambiaron los actores, interviniendo un más amplio abanico socioprofesional. Los expedicionarios del Pacífico fueron expertos marineros, audaces oficiales de marina y científicos de distinta extracción social e institucional. Y detrás de ellos, la máquina del Estado, dispuesta a sostener los altos costos que las expediciones exigieron.

Hacia una expedición científica

Los equipos marinos fueron cada día más complejos, elevando los costes hasta cifras enormes. Las nuevas empresas demandaron los avances tecnológicos más recientes, como los relojes marinos, que convirtieron a muchos navíos en centros experimentales de nuevas técnicas. Pero lo más importante para muchos escritores fue el embarco de científicos a bordo junto a los marinos y a los estados mayores, lo que provocó en ocasiones enfrentamientos y rivalidades a bordo. Muchos de los oficiales eran también científicos, pero ante todo eran marinos. Poco frecuente son los casos como el de Dumont d'Urville, que pre-

fería sus actividades científicas a las puramente militares. Otros conflictos tuvieron un origen político, como en las expediciones de Vancouver y D'Entrecasteaux, en donde las crisis revolucionarias dividieron a las tripulaciones y a los estados mayores. Por último, los conocimientos adquiridos por los marinos ilustrados a lo largo y ancho del mundo entraron en conflicto con los sabios de gabinete, por lo que fueron frecuentes los choques y las críticas mutuas. Louis Antoine de Bougainville, por ejemplo, escribió al principio de su diario que:

> Por lo demás, no cito ni contradigo a nadie: pretendo aún menos establecer o combatir ninguna hispótesis. Aun cuando las diferencias muy sensibles que he notado en las distintas regiones donde he abordado no me hubiesen impedido entregarme a este espíritu de sistema, tan común hoy, y, sin embargo, tan poco compatible con la verdadera filosofía, ¿cómo habría yo podido esperar que mi quimera, por probable que yo la hubiese hecho, pudiese nunca hacer fortuna? Soy viajero y marino, es decir, un embustero y un imbécil a los ojos de esta clase de escritores perezosos y soberbios que, en la sombra de su gabinete, filosofan a vista de pájaro sobre el mundo y sus habitantes y someten imperiosamente la naturaleza a sus imaginaciones. Procedimiento bien singular, bien inconcebible por parte de gentes que, no habiendo observado nada por sí mismos, no escriben, no dogmatizan más que según observaciones recogidas en estos mismos viajeros, los que rehúsan la facultad de ver y pensar [5].

Poco a poco los viajes se hicieron más ambiciosos, lo que obligó a ampliar el tiempo de las campañas y, en consecuencia, las escalas y el volumen de repuestos, medicinas y alimentos que los barcos tuvieron que almacenar en sus bodegas. Lejos de los puertos conocidos y de las rutas frecuentadas, los capitanes precisaron superar mil peligros: arrecifes, corrientes, el escorbuto, motines, ataques de los nativos, etc., y, al regresar a buen puerto, la incompresión y hasta la cárcel. Otro de los problemas importantes fue el recrudecimiento de las enfermedades venéreas, cara amarga de los paraísos donde las nereidas vagaban por las playas.

[5] L. A. de Bougainville, *Viaje alrededor del mundo*, Madrid, 1966, pp. 18-19.

Desde el Renacimiento, cada nueva generación de científicos y geógrafos han rehecho los conocimientos, perfeccionándolos con los nuevos medios técnicos puestos a su alcance. El siglo XVIII logró resolver el viejo problema de la longitud gracias a los cronómetros y al anterior método de las distancias lunares, siendo necesario tener instrumentos más precisos como el octante de Hadley, realizado en 1770. La navegación y las cartas lograron una alta precisión. Estos progresos están unidos a la preocupación de los científicos ilustrados por hallar la distancia de la tierra a la luna y de la tierra al sol, por conseguir, en definitiva, una escala a nivel planetario. También por precisar la posición de las estrellas, cuestión esencial para la navegación. El gran especialista fue Tobías Mayer, director del observatorio de Gottingen a partir de 1751, quien redactó unas famosas tablas del sol y de la luna que fueron adaptadas por el *Nautical Almanach* inglés y por la *Connaisance du temps* francés. Pero el principal problema a resolver fue, como ya cité, el problema de la longitud, elemento esencial para la buena navegación tanto de los barcos militares como de los mercantes. Los accidentes eran muy numerosos y una buena longitud era fundamental, sobre todo después de las tormentas o del encuentro con corrientes marinas.

Nadie dudaba que una nueva era se había inaugurado para la historia de los viajes gracias a los progresos en la ciencia. En la introducción a la *Relación del último viaje al estrecho de Magallanes de la fragata de S. M. Santa María de la Cabeza en los años de 1785 y 1786* se insertó la siguiente enumeración de los progresos alcanzados:

> A la incertidumbre de aquella edad han seguido las luces de la nuestra, en la que unidos tantos trabajos a favor de la náutica, calculados con escrúpulo todos los obstáculos, y opuesta mayor resistencia a cada uno, se puede afirmar sin temeridad que en los viajes dilatados no sólo es más cómodo, sino más seguro, el transferirse de unos parajes a otros sobre la superficie de las aguas que transitando países inmensos por tierra. La frecuencia de los viajes ha mejorado las derrotas, las observaciones seguras han fijado la situación de los bajos y escollos, lo certero de los cálculos proporciona el no descarriarse o conocer el descarrío, la perfección de los antiguos medios y la invención de otros han hecho desvanecer todos los riesgos que eran constantes, y aun para los imprevistos que no puede dominar la potencia humana, como son los temporales y sus consecuencias, ha conseguido su in-

> dustria inventar instrumentos que los prevengan para que cojan preparados, ya que no se alcance a evitarlos [6].

Estas técnicas se aplicaron para hacer desaparecer las islas misteriosas del Pacífico, archipiélagos fantasmas que aparecían y se esfumaban en los mapas y diarios. Los viajes al Pacífico durante el siglo XVIII se convirtieron en un banco de ensayo fundamental para las nuevas tecnologías marítimas. El gran paso fue la segunda campaña de Cook en el Pacífico, entre 1772 y 1775, que incorporó numerosas novedades: gracias a los cronómetros, Cook hizo desaparecer el continente austral y definió los contornos de Nueva Zelanda y Australia. Sin embargo, no hay que menospreciar la influencia de las islas y continentes míticos en las expediciones, pues ejercieron una gran influencia, como el caso del famoso paso del noroeste entre el Atlántico y el Pacífico, el cual fue buscado hasta los últimos años de la década con gran intensidad.

En el discurso preliminar a la publicación de su *Viaje alrededor del mundo*, Bougainville enumeró trece expediciones que dieron la vuelta a la tierra: Magallanes (1519), Drake (1577-1580), Cavendish (1586-1588) Oliver van Noort (1598-1601), Spilberg (1614-1617), Lemaire y Schouten (1615-1616), L'Hermite y Schapenham (1623-1626), Cowley (1683-1686), Wood Rogers (1708-1711), Roggeveen (1721-1723), Anson (1740-1744), Byron (1764-1766) y Wallis (1764-1768). Cuatro de ellas se realizaron en el siglo XVI, otras cuatro en el XVII y, finalmente, cinco en el XVIII. Uno de los viajes fue organizado por España, cinco por los ingleses y otros cinco por los holandeses. Con las expediciones de Byron y Wallis se iniciaría la época más fructífera de los viajes de circunnavegación (a partir de 1764) en la que los franceses inaugurarían su presencia con el viaje de Bougainville. Junto a estos datos —que nos resumen la posición de un gran marino hacia los viajes anteriores— aparece otro dato revelador:

[6] *Relación del último viaje al estrecho de Magallanes de la fragata de S. M. Santa María de la Cabeza en los años de 1785 y 1786.* Extracto de todos los anteriores desde su descubrimiento, impresos y manuscritos y noticia de los habitantes, suelo, clima y producciones del estrecho, Madrid, 1788, pp. j-ij.

> que seis solamente han sido hechos con espíritu de descubrimiento, a saber: los de Magallanes, de Drake, de Lemaire, de Roggeveen, de Byron y de Wallis; los otros navegantes, que no tenían por objeto más que enriquecerse con correrías contra los españoles, han seguido rutas conocidas sin aumentar el conocimiento del globo.

Estos últimos cinco viajes realizaron sus principales descubrimientos en el Pacífico, que se convirtió durante el siglo XVIII en el espacio «a descubrir por excelencia». Pero ya anteriormente, Bougainville reconoció viajes que exploraron diversas partes de este vasto océano con gran éxito. La lista de estas empresas completaría la de los viajes alrededor del mundo, conformando una temprana tentativa de evaluar la emergencia del Pacífico. Varios de ellos fueron españoles: Alfonso de Salazar (1525), Álvaro de Saavedra (1526) Diego Hurtado y Hernando de Grijalva (1533) Juan Gaetano (1542), Álvaro de Mendoza y Mindana (1567 y 1595), Pedro Sarmiento (1597) y Fernando de Quirós (1605). Los acompañan varios holandeses, cuyos protagonistas fueron: Abel Tasman (1642), el barco *D'Endracht* (1616), Zeachen (1618), Juan de Edels (1619), Pedro de Nuitz (1627), Guillermo de Witt y capitán Viane (1628), y Pedro Carpenter (1628) y el inglés Dampier, que realizó varios viajes a partir de 1687. Todos ellos iniciaron sus exploraciones desde las Indias Orientales. Pero lo curioso es cómo permanece arraigado el viaje fantástico. Según Bougainville, el primer descubrimiento en el Pacífico lo realizó un francés llamado Paulmier de Gonneville entre los años 1503 y 1504, si bien

> se ignora dónde están situadas las tierras a las que ha abordado y de dónde ha traído un habitante, que el gobierno no ha devuelto a su patria, pero al que Gonneville, creyéndose entonces personalmente ligado a él, le hizo casar con su heredera [7].

Esta personal concepción del descubrimiento del Pacífico que abre la obra de Bougainville nos sirve para reflexionar sobre la importancia de los viajes oficiales y científicos en la historiografía de los descubrimientos. Ni los viajes comerciales ni las empresas filibusteras y corsarias tienen cabida, aunque alguno de los viajes oficiales lo sea en rea-

[7] L. A. de Bougainville, *Viaje alrededor del mundo*, Madrid, 1966, p. 14.

lidad, como el caso de Drake. Prima el apoyo de la nación, la gloria nacional que se alcanza con estas empresas. Hacia 1769, Francia necesitaba entrar en este tipo de empresas, tanto por prestigio hacia el exterior como por presión de sus laboriosos círculos científicos; por ello, se organizó la empresa de Bougainville como un proyecto estatal. Nació, por tanto, en el siglo XVIII una clara distinción entre los descubrimientos reales y prácticos, protagonizados por barcos mercantes, viajes de diversas compañías, corsarios, piratas, etcétera, y los descubrimientos «científicos», que se identifican con los «oficiales» y hasta «nacionales». Unida a esta transformación conceptual está la problemática de la transmisión de conocimientos, pues una cosa es el descubrimiento en sí y otra la divulgación del mismo en los círculos ilustrados. Un penoso ejemplo está en los descubrimientos españoles en el Pacífico durante el siglo XVIII, víctimas de la política de ocultación y de desidia que las autoridades peninsulares practicaron por temor a otras naciones. Los diarios se llenaron de polvo en los archivos y los descubridores no tuvieron el reconocimiento internacional que merecían.

En la Introducción a la *Relación... de la fragata de S. M. Santa María de la Cabeza* se apuntan interesantes cambios en la forma de redactar los diarios que los navegantes de la centuria ilustrada adoptaron:

> Cuando los españoles empezaron a escribir el diario de sus largas navegaciones era éste una historia de todos los acontecimientos conforme iban sucediendo, y de cualquier naturaleza que fuesen: ejemplo que siguieron todos los pueblos marítimos hasta Anson, ya casi mediado este siglo. Su ilustración ha ido mejorando estos registros de las navegaciones, y los últimos viajeros ingleses y monsieur de Bougainville han separado las materias por capítulos. Para evitar el inconveniente que aún quedaba de la unión de los sucesos de aquella navegación y las derrotas, descripciones y observaciones para las sucesivas, como sucede en Byron, unos como Bougainville los han puesto por notas, otros como Wallis y Carteret los han colocado al fin de su viaje. El capitán Phips ha dado mejor forma a su diario, reduciendo a tablas los resultados de sus puntos, con que los presenta todos de una vez, disminuyendo el trabajo para las necesarias comparaciones [8].

[8] *Relación del último viaje al estrecho de Magallanes de la fragata de S.M. Santa María de la Cabeza en los años de 1785 y 1786*, Madrid, 1788, pp. iiij-v.

Durante la primera mitad del siglo XVIII, dos empresas sobresalieron por sus resultados y la tenacidad con la que se empeñaron en arrancar sus secretos al gran océano. Ambas abrirán la relación de los viajes que durante toda la centuria ilustrada contribuyeron al conocimiento del Pacífico.

La expedición de Roggeveen (1721-1722)

Jacob Roggeveen (1669-1729) capitaneó una expedición alrededor del globo con sesenta años de edad, cumpliendo un viejo sueño de su padre, quien intentó en vano buscar nuevas tierras en el Pacífico, principalmente la *Terra Australis,* siguiendo el ejemplo de su compatriota Tasman. El viaje fue patrocinado por la Compañía de las Indias Occidentales, tras la negativa de su homónima oriental, y se proyectó como una repetición del viaje de Schouten y Lemaire, pero con una importante variación: en lugar de las Molucas, los principales objetivos del viaje fueron la isla de Davis y el continente austral.

El 21 de agosto de 1721, la expedición levó anclas de la isla de Texel. Estaba formada por tres naves: el *Tienhoven*, el *Águila* y la fragata *Africana*. La travesía del océano Atlántico estuvo llena de dificultades: las calmas ecuatoriales los detuvieron el tiempo suficiente para corromper los alimentos y el agua, siendo forzados a hacer una escala en Brasil, donde varios marineros se marcharon con los paulistas en busca de diamantes y esclavos al interior del país. Ya abastecidos, reanudaron la nevegación, pero una tempestad los separó. El *Águila*, con el capitán de la expedición, y la *Africana* dieron la vuelta a América muy al sur, cerca de la Antártida, dscubriendo entre la niebla y la lluvia alguna de las islas Shetlands del Sur; para, posteriormente, ascender hasta las costas chilenas gracias a los vientos favorables que encontraron en el Pacífico.

Los expedicionarios descansaron en la isla de Mocha, donde encontraron abundantes vegetales y caza, y después prosiguieron hacia el norte hasta llegar a la isla de Juan Fernández, en donde hallaron el barco perdido, el *Tienhoven*. También aquí se aprovisionaron de alimentos para iniciar la travesía del Pacífico, cazando numerosas cabras salvajes que el auténtico Robinson, Selkirk, había marcado en las orejas con un cuchillo. Los barcos hicieron rumbo al oeste, descubriendo

el 14 de abril de 1722, día de Pascua, una gran isla que se extendía por todo el horizonte, a la que bautizaron con la festividad del día. Un nativo que se acercó en su canoa fue bien recibido y obsequiado, lo que provocó la curiosidad de sus compañeros, los cuales se aproximaron a los barcos a la mañana siguiente en gran número. Sin embargo, el pacífico recibimiento fue alterado por el disparo de un fusil, que mató a uno de los nativos y al acercarse varios de ellos, asombrados por aquel arma, se repitieron los disparos, provocándose una matanza. El resto de los nativos recibieron a los holandeses con gemidos y ofreciendo todo cuanto tenían.

Roggeveen ordenó aprovisionarse de alimentos y, a causa de la inseguridad del anclaje, se hicieron de nuevo a la mar, no sin antes alabar la industriosidad de sus habitantes y las buenas condiciones de la isla para el cultivo y la colonización. A pesar de la corta estancia de los holandeses en la isla de Pascua, Behrens, cronista de la expedición, pudo admirar las famosas estatuas de piedra, las cuales le causaron una gran impresión, anotando en el diario su convencimiento de que aquéllas habían sido esculpidas por gentes distintas a las que habían encontrado en su recalada a la isla, y que se trataba bien de tumbas bien de representaciones de señores y dioses.

A mediados de mayo, en su navegación hacia el oeste, pronto se vio inmerso Roggeveen en el archipiélago de las Tuamotu, en cuyo laberinto de atolones y arrecifes naufragó la *Africana*. Tras embarcar a sus tripulantes en las dos naves restantes, la expedición siguió con todo cuidado hasta verse libre del archipiélago, anclando entonces en la isla de Makatea, la más occidental de las Tuamotu, donde los nativos, a pesar de los primeros temores de los holandeses, los recibieron pacíficamente y les ayudaron a recolectar alimentos y plantas medicinales para curar a los enfermos, por lo que recibió el nombre de isla de la Curación. Sus habitantes, de raza papúa, se dedicaban a la pesca de perlas y a la creación de artísticos objetos de nacar. A pesar del buen recibimiento, no tardaron en aparecer conflictos entre los nativos y los marineros holandeses, por lo que Roggeveen se apresuró a levar anclas.

Iniciado de nuevo el periplo, Roggeveen quiso poner rumbo al suroeste en busca de Australia y Nueva Zelanda, pero sus oficiales, estimando que ya se habían cumplido los fines prefijados en las instrucciones, le forzaron a tomar el camino de regreso a casa. La expedición

navegó por el archipiélago de la Sociedad —reconociendo Bora-Bora y Maupiti—, después por entre los atolones de las Samoa, hasta llegar a las Salomón y a Nueva Bretaña, donde tuvieron que enfrentarse a los amenazantes nativos que, finalmente, se refugiaron en el interior de la isla. Al norte de Nueva Guinea, los extenuados holandeses encontraron mayor colaboración de sus habitantes, pero, al aprovisionarse de cocos para la tripulación, tuvieron que regresar rápidamente al barco perseguidos por las flechas de los indígenas. En el camino a Java, se detuvieron en la isla de Buru, donde los holandeses se encontraban arrancando los brotes de las plantas de las especias para dejar el monopolio de este producto a las Molucas. Finalmente, la expedición llegó a Java y, en Batavia, Roggeveen fue encarcelado y su carga confiscada. Recuérdese que su expedición había sido rechazada por la Compañía de las Indias Orientales, la cual la consideró como una intrusión en sus privilegios, si bien en La Haya se aprobaron sus derechos y fue indemnizado. Roggeveen murió en 1729 sin haber publicado su relato, por lo que su obra pasó inadvertida entre sus contemporáneos [9].

La penetración rusa en el Pacífico septentrional

La expansión de los rusos a lo largo de Norteamérica desde 1700 a 1799 fue una natural extensión de sus conquistas a través de Siberia desde 1580 a 1700. Una vez llegados a las costas del Pacífico, fundaron establecimientos en diversos lugares, como en la península de Kamchatka, desde donde realizaron una activa labor de reconocimiento de las islas Aleutianas y del Pacífico norte en pos de las pieles, «el oro suave» que tanto significaba en sus relaciones y comercio con sus vecinos del sur, el Imperio Celeste. Los rusos recolectaban las pieles por medio del *iasak,* tributo que significaba el sometimiento político de los pueblos de Siberia y, más tarde, de los aleutianos, en cuyas aguas empezaron a escasear hacia la década de los ochenta del siglo ilustrado. Por ello, los rusos trasladaron sus actividades hasta el continente americano, provocando la alarma de los españoles, quienes, a partir

[9] Roggeween, *De Reis van Mr. Jacob Roggeween,* editado por F. E. Baron Mulert, La Haya, 1919.

de 1767, comenzaron la ocupación y exploración del noroeste de la Nueva España para frenar la expansión zarista.

Las nuevas actividades de los rusos en el Pacífico septentrional, si bien fueron la continuación de su expansión siberiana, tuvieron una diferencia muy importante: esta nueva aventura fue concebida y realizada por el gobierno, quien patrocinó nuevas expediciones para colocar lejanas regiones bajo el control de los zares y proteger a los nuevos territorios de otras potencias europeas. Las autoridades de San Petersburgo y sus representantes en la costa del Pacífico otorgaron los permisos y las instrucciones necesarias para realizar los viajes, y, a menudo, organizaron sus propias empresas para recolectar información. Finalmente, en 1799 se otorgó a la Russian American Company la dirección de la expansión rusa en el noroeste de América, que terminaría en 1867 con la venta de Alaska a los Estados Unidos de América. Las causas de la directa intervención zarista en el Pacífico norte fueron dos: las nuevas expediciones tuvieron que ser navales, por lo que hubo que invertir sumas considerables para construir naves, repararlas y dotarlas de hombres y bastimentos. Estas necesidades contrastaron con la escasa financiación y la poca necesidad tecnológica que las empresas terrestres a lo largo de Siberia requirieron. Pero al llegar al Pacífico, los primeros intentos navales realizados por los exploradores rusos, los *zemleprokhodtsy*, toparon con una barrera infranqueable: mares violentos con frecuentes tormentas hacían estragos en los pequeños barquitos, mientras que los que se salvaban eran víctimas de la malnutrición y de los hostiles indígenas. Así, fue necesaria la intervención de los zares para continuar la expansión en el Pacífico que los rusos bautizaron *Penzhinskoe More,* el mar Penshin, más allá del cual se encontraba una tierra, Alaska, que los esquimales y los nativos del noreste de Asia llamaban el *Bolshaia Zemlia.*

La segunda causa de la intervención rusa en el Pacífico fue la profunda transformación que Rusia experimentó bajo el gobierno del zar Pedro I, autor de una importante modernización del gran imperio y, como consecuencia, del Ejército y de la Marina, ayudado por expertos de distintos países europeos. La primera fase de la expansión (1700-1743) dio paso a una segunda (1743-1799) en donde las empresas privadas tuvieron un papel decisivo, junto a una importante serie de expediciones secretas que los zares organizaron para defender los intereses rusos en el Pacífico norte.

A principios del siglo XVIII, Pedro I patrocinó y organizó una notable expedición científica dirigida a reconocer sus dominios más nororientales, así como a explorar las regiones vecinas con el fin de extender el dominio ruso. Los inspiradores de este proyecto fueron varios, sin conocerse, no obstante, el alcance real de cada uno de ellos: el viajero y escritor alemán Nicholas Witsen, el científico y filósofo Gottfried Leibnitz, miembros de la Academia de París o el extraoficial cónsul en Londres Fedor S. Saltykov. Lo importante es que Pedro I aprobó la expedición y la costeó, dilatándose entre 1719 y 1722. Los científicos Ivan Evreinov y Fedor Luzhin fueron elegidos para marchar a Tobolsk, Kamchatka y más allá si pudieran, describiendo los lugares interesantes, sus recursos y habitantes, con el fin de averiguar si Asia se unía a América por tierra. El resultado práctico de esta primera campaña fue un mapa que Evreinov presentó personalmente a Pedro I a su vuelta, en 1722; pero, en sus recorridos, sólo pudieron llegar hasta las islas Kuriles a bordo de un antiguo barco.

Pedro I no quedó satisfecho con estos resultados y el 23 de diciembre ordenó una nueva expedición a la misma región comandada por el danés Vitus Bering (1681-1741). Este marino debía ir a Kamchatka u otro puesto ruso de la costa del Pacífico para construir uno o dos barcos con los que costear hacia el norte hasta descubrir si existía o no una unión de Asia con América. En las instrucciones se especificaba que en el caso de encontrar algún barco extranjero debía obtener información y visitar los sitios que hallase habitados por europeos en la costa, localizándolos en un mapa. Bering y sus hombres dejaron San Petersburgo el 5 de febrero de 1725, caminando lentamente a lo largo del imperio ruso hacia el este a causa de la pesadez de los equipos y bastimentos que portaban para la expedición. Finalmente llegaron a Okhotsk el 1 de octubre de 1726, mientras su segundo, el teniente Aleksei I. Chirikov, llegó en julio de 1727.

En Okhotsk, los expedicionarios construyeron un barco, el *Fortuna,* y repararon otro viejo. A principios de agosto pusieron rumbo a Kamchatka, donde a mediados de 1728 construyeron y botaron otro barco, bautizado *Sv. Gavriil.* El 13 de julio de ese mismo año, Bering, a bordo de este último barco, se hizo a la mar con provisiones para un año y una dotación de 44 hombres. Costearon hacia el norte el litoral asiático hasta llegar a la península de Chukotsk, desde donde se dirigieron hacia el este a través del estrecho que luego llevaría el nom-

bre del jefe de la expedición, sin darse cuenta de tan importante descubrimiento. El 15 de agosto, la expedición, llegó a los 67 grados 18 minutos de latitud norte, en donde Bering consultó a sus asesores sobre el rumbo a tomar. El danés Martyn Spanberg, asociado de aquél, aconsejó volver a Kamchatka, mientras Chirikov se mostró más favorable a seguir hacia el este, en busca de *Bolshaia Zemlia,* o al oeste, hacia la desembocadura del río Kolyma. Finalmente, Bering decidió regresar por la misma ruta que habían seguido hasta entonces y el primero de septiembre el *Sv. Gavriil* volvió felizmente a Nizhnekamchatsk.

Los resultados no fueron buenos en este primer intento y, durante los meses siguientes, Bering escuchó los consejos y las noticias que le dieron varios veteranos marineros. En junio de 1729 intentó de nuevo navegar hacia el este en busca de las tierras americanas, pero una tormenta le obligó a volver a puerto. Entonces decidió entrevistarse con el zar, llegando por tierra a San Petersburgo en enero de 1730. Bering entregó un memorial sobre sus actuaciones en el Pacífico y conoció los resultados de otra expedición que el zar había enviado al noreste de Asia. Fue dirigida por Afanasii Shestakov y Dmitrii Pavlutskii, pero, muertos en un combate con los nativos, el peso de la expedición recayó en el alemán Jacob Hens y en los rusos Ivan Fedorov y Mikhail Gvozdev, quienes, en 1732, partieron de la desembocadura del río Anadyr a bordo del barco de Bering, el *Sv. Gavriil.* La expedición llegó más arriba de los 65 grados de latitud norte, siendo los primeros europeos en divisar las costas de Alaska, pero las enfermedades que se extendieron en el barco y la desunión de los capitanes del viaje les obligaron a regresar.

En 1733, los rusos organizaron una segunda expedición bajo el mando de Bering, esta vez formando parte de una más amplia expedición científica para conocer las regiones del noreste de Siberia bajo los auspicios de la Real Academia de Ciencias de San Petersburgo, fundada por Pedro I a imagen de la parisina. Una de las finalidades de este ambicioso proyecto era la de dibujar el mapa del Imperio ruso en sus más remotas fronteras, esto es, desde Arkhangelsk hasta la península de Chukchi, así como hacer un recuento de las posesiones rusas en aquellas latitudes. Bering fue elegido para comandar esta segunda expedición que, además de contribuir a los fines ya citados, debía extender el control del zar hasta las costas americanas, navegando, en consecuencia, hacia el este en busca de las costas norteamericanas. Chirikov

fue elegido de nuevo segundo capitán de la empresa y, como en la primera, volvieron a repetirse las dilaciones y los problemas hasta encontrarse lista para hacerse a la mar.

Finalmente, en septiembre de 1740, los expedicionarios se trasladaron de Okhotsk a Kamchatka, donde a lo largo del invierno siguiente se ultimaron los preparativos. La expedición se hizo a la mar el 4 de junio de 1741 en el puerto de Avatcha Bay (más tarde Petropavlovsk) en dos barcos. En el *San Pedro (Sv. Petr.),* mandado por Bering, viajaron el naturalista Georg Wilhelm Steller, el teniente Sven Waxell y una tripulación de 65 personas. En el *San Pablo (Sv. Pavel)* lo hicieron el astrónomo francés Louis de Lisde de la Croyère y otras 73 personas bajo el mando de Chirikov. Los barcos pusieron rumbo al sursuroeste en busca de una mítica tierra de Gama hasta que, no localizada en la posición que se suponía, decidieron poner rumbo al este y norte hasta avistar las costas de América u otras tierras en el océano. Pero el 20 de junio una fuerte tormenta los separó, realizando desde ese momento cada barco su derrota en solitario. Bering avistó las montañas de Alaska el 16 de julio y cuatro días más tarde navegó entre la desembocadura del río Copper y el cabo Suckling. Steller pudo bajar a tierra durante algunas horas para buscar plantas y minerales. Después, Bering ordenó navegar hacia el suroeste, descubriendo las islas de Kodiak y Ukamok y, más tarde, las Shumagin, así bautizadas en recuerdo del primer marinero de la expedición muerto. El escorbuto se fue difundiendo lentamente entre el resto de la tripulación, afectando, asimismo, al propio Bering, por lo que decidieron regresar a Kamchatka. Pero una fuerte tormenta hizo que naufragara el *San Pedro* el 6 de noviembre de 1741 en una de las islas Komandorskie, más tarde bautizada isla de Bering. Los 46 supervivientes de la expedición construyeron un pequeño barco con los restos del naufragio, con el que lograron llegar a Avacha Bay el 26 de agosto de 1742.

Por su parte, el *San Pablo* tuvo una derrota con menos dificultades. Chirikov decidió seguir hacia el este, alcanzando las costas americanas el 15 de junio. De una dotación que mandó a tierra el 23 de julio faltaron diez hombres, siendo inútil una posterior búsqueda que organizó. El día 26 reanudaron el viaje de nuevo, costeando Alaska y la cadena de islas Aleutianas hasta mediados de septiembre, decidiendo entonces regresar ante el avance del escorbuto, el cual también afectó a Chirikov. Finalmente, I. F. Elagin condujo el *San Pablo* hasta Avat-

cha el 10 de octubre de 1741. Treinta y un hombres habían muerto durante la expedición.

Estos costos humanos no fueron en vano, ya que un importante caudal de información sobre el Pacífico norte fue recogido por los marinos y los científicos de ambos barcos. Además, una amplia área se abría para poder continuar la expansión rusa más allá de Kamchatka, pues los expedicionarios informaron sobre la gran cantidad de animales de pieles que habitaban las nuevas costas e islas descubiertas. Estas riquezas impulsaron una segunda fase de presencia rusa en el Pacífico, dominada por las empresas privadas (1743-1799). Varios comerciantes y aventureros se arriesgaron a construir barcos, financiar viajes y obtuvieron el permiso de las autoridades rusas para explorar el nuevo mar. Se estima que entre 1743 y 1799 unas cuarenta compañías operaron en el Pacífico norte, destacando la Lebedev-Lastochkin, la Kiselev, la Shelikhov-Golikov y la Mylnikov. En 1799, las dos últimas compañías se fusionaron para formar la Compañía Ruso-Americana. Los costos para organizar una expedición se estimaron al principio entre 20.000 y 30.000 rublos, doblándose esa cantidad años después a causa de la inflacción. El total de las ganancias que lograron los rusos durante el siglo XVIII se estima en unos ocho millones de rublos. Esta expansión logró el apoyo de los zares, pues, además de recoger gran cantidad de dinero en concepto de impuestos, cada empresa mantenía y aumentaba la presencia y la soberanía rusa en aquellas lejanas latitudes.

Los viajes partían de Okhotsk o de Kamchatka hacia finales del verano o principios del otoño. Pasaban el invierno en la isla de Bering, donde los rusos se dedicaban a cazar leones marinos y ballenas para obtener carne y grasa para el viaje. Llegado el verano, los barcos se dirigían hacia el este, visitando las islas Copper y Near y, más tarde, las Rat, Andreanovs, Umnak, Unalaska, Unimak, Kodiak, Afognak y la península de Alaska. Los más famosos promotores de estas empresas fueron Nikita Trapeznikov, un mercader de Irkutsk que participó en dieciocho viajes entre 1743 y 1764, consiguiendo una gran fortuna, aunque murió en la miseria; Pavel S. Lebedev-Lastochkin, comerciante de Iakutsk, que levantó una colonia en Price William Sound (Alaska); y Grigorii I. Shelikov, mercader de Rylsk, llamado el Colón ruso por su apoyo constante a la expansión rusa en el Pacífico norte.

Entre los marineros rusos que contribuyeron al conocimiento de estos mares hay que citar a Emelian Basov, quien inició la expansión

rusa en el Pacífico en 1743; Andreian Tolstykh, descubridor de numerosas islas del grupo de las Aleutianas entre 1746 y 1765 (islas Andreanovs); Potap Zaikov, que navegó entre 1772 y 1791; Gerasim A. Izmailov y Gerasim Pribylov, quienes trabajaron en la Shelikov-Golikov Company y Lebedev-Lastochkin Company, respectivamente. Sin embargo, el más importante líder de la expansión rusa en el Pacífico fue Grigorii I Shelikhov, quien consolidó la presencia zarista en el noroeste de América.

Paralelamente, también se realizaron varias expediciones patrocinadas por los zares al Pacífico, las cuales fueron organizadas por cuatro instituciones con intereses en el Pacífico norte: el Colegio del Almirantazgo, el Colegio de Asuntos Exteriores, el Colegio de Comercio y la Academia de Ciencias. Asimismo, jugaron un importante papel en estos viajes las autoridades siberianas, empeñadas en conocer los recursos del noroeste de América, dulcificar los abusos de los *promyshlenniks* con los nativos, afianzar la soberanía rusa, defender los nuevos territorios de foráneas potencias y aumentar los conocimientos científicos del área.

Entre 1753 y 1764 se realizó la expedición conocida como «Expedición Secreta» o «Comisión Secreta de Tobolsk», promovida por el almirante Vasilii A. Miatlev, gobernador general de Siberia, y su sucesor, Fedor I. Soimonov, que fue suspendida tras la entrada de Rusia en la guerra de los Siete Años (1753-1764). Miatlev esgrimía que las posesiones rusas en el Pacífico norte podían ser abastecidas desde Irkutsk a través del río Amur, tras fortificarlo y ocuparlo, creando un centro agrícola en la región alrededor de Nerchinsk. Las autoridades rusas debían, además, controlar las actividades de los *promyshlenniks* para evaluar las riquezas del Pacífico y terminar con las agresiones contra los nativos.

El segundo plan oficial se dilató entre 1764 y 1767 y fue promovido por Denis I. Chicherin, gobernador general de Siberia, y el mayor Frederick C. Plenisner, comandante oficial del puerto de Okhotsk. El principal objetivo del mismo fue realizar un minucioso reconocimiento de todas las islas extendidas entre Kamchatka y América, así como averiguar sus recursos. La elección del teniente Ivan Sindt para este cometido fue desafortunada, ya que elaboró un mapa lleno de exageraciones tras navegar en dos barcos por las aguas del Pacífico norte. La mala fortuna también acompañó a dos jóvenes oficiales, el capitán Petr

K. Krenitsyn y el teniente Mikhail D. Levashev, quienes tuvieron que superar muchas dificultades antes de hacerse a la mar. En junio de 1768 levaron anclas con dos barcos, pero los malos tiempos los separaron en el curso de la navegación. Krenitsyn invernó en Unimak, mientras Levashev lo hizo en Unalaska. Una detallada descripción de la vida de los nativos de esta isla, junto a un parcial reconocimiento de las Aleutianas, fueron los resultados de esta interesante expedición que provocaría la alarma en la corte de Carlos III, quien aprobó la ocupación de la Alta California y la organización de varias expediciones para frenar la expansión de los rusos en el Pacífico septentrional [10].

[10] Véase, W. Cose, *Russian Discoveries between Asia and America,* Ann Arbor, 1966; y B. Dmytryshyn, E.A.P. Crownhart-Vaughan, y T. Vaughan *Russian penetration on the North Pacific Ocean. A documentary record, 1700-1797,* Oregón, 1988.

Capítulo IV

EL ASALTO DEFINITIVO

En este capítulo abordamos las primeras expediciones al Pacífico durante el siglo XVIII, que contribuyeron a descubrir el gran seno líquido entre Asia y América. Fueron viajes de circunnavegación con un importante aspecto de rivalidad franco-inglesa, que se convirtieron en asuntos de Estado.

Los descubrimientos de Byron a Cook

Las expediciones que surcaron el Pacífico entre 1740 y 1769 (Anson, Byron, Wallis, Carteret y Bougainville) han sido consideradas por la historiografía como precedentes de las campañas de James Cook. Pero, si bien es cierto que este último marino inglés contó con la experiencia y con los descubrimientos anteriores para ampliarlos y perfeccionarlos, gracias, en buena parte, a los nuevos adelantos técnicos y sanitarios de su época, no menos cierto es que todos los viajes al Pacífico van a seguir unas mismas directrices y responden —en mayor o menor medida— a una misma campaña de descubrimientos.

Las instrucciones de Bougainville o de Cook integran en una nueva empresa de exploraciones fines y resultados de los viajes precedentes: hay una cadena que se sucede hasta completar la geografía del Pacífico. George Anson comandó entre 1740 y 1744 una conocida expedición contra las posesiones españolas en el Pacífico que logró apresar al famoso galeón de Manila. Varias naves de su escuadra naufragaron y de una de ellas, la *Wager*, se conocieron contemporáneamente los detalles de su odisea gracias al relato escrito por John Byron. El único barco

sobreviviente, el *Centurion*, regresó a Inglaterra con un gran botín y una notable masa de datos geográficos que lo convirtieron en el primer eslabón de esta cadena de descubrimientos. Fue el primer barco de línea que dio la vuelta al mundo. El diario, con un sentido muy adelantado de la ciencia de los descubrimientos, integró objetivos estratégicos y comerciales al proponer un establecimiento al sur del Brasil como llave del Pacífico. La idea sería puesta en marcha tanto por los ingleses como por los franceses, y el objetivo elegido también sería común: las islas Malvinas. Así, tanto Byron como Bougainville harían escala en este archipiélago.

La guerra anglo-española (1739-1748), en la que se enmarca el viaje de Anson, no tuvo un viaje paralelo en el nuevo enfrentamiento de los Siete Años (1756-1763). Firmada la paz, los marinos volvieron a las preocupaciones científicas. El comodoro Byron levó anclas el 21 de junio de 1764 con el *Dolphin* en compañía de la fragata *Tamar*. Su objetivo principal sería el mismo que movió buena parte de los viajes posteriores: el continente austral, mezcla de fantasía, racionalidad y literatura. Junto a él, el reconocimiento de las islas Malvinas y de la Nueva Albión, esta última tierra —descubierta por Sir Francis Drake en 1579— como posible paso del noroeste entre el Atlántico y el Pacífico. Pronto se desviaron los objetivos científicos hacia los intereses comerciales. Byron visitó las Malvinas en enero de 1765, pero abandonó el reconocimiento del paso del noroeste, que sería solamente abordado por Cook en su tercer y último viaje. Una vez que logró atravesar el estrecho de Magallanes, puso proa al oeste-noroeste. En julio navegó entre las Tuamotu y a finales de julio avistó las Marianas, en noviembre llegó a Java y en mayo de 1766 volvió a casa. Seis meses después Bougainville iniciaría su periplo alrededor del mundo.

Byron había desobedecido el plan del viaje sin resultados extraordinarios que presentar al almirantazgo: tan sólo algunas islas en buena parte ya reconocidas por Magallanes. Pero su viaje no fue arbitrario, sino que respondió a las concepciones generalizadas de su época: tras atravesar el estrecho sur de América buscó la Tierra de David y se dirigió hacia el oeste siguiendo una ruta más meridional que la practicada por Magallanes. A grandes rasgos, ésta sería la misma ruta de sus compatriotas Wallis y Carteret, quienes partieron de Gran Bretaña el 21 de agosto de 1766, tres meses y medio después de la llegada de Byron. Sus instrucciones estuvieron muy influenciadas por la convic-

ción de este último de la existencia de un continente austral rico y económicamente explotable. La nueva expedición debería buscar

> tierras o islas de gran extensión, desconocidas para cualquier poder europeo en el hemisferio sur entre el cabo de Hornos y Nueva Zelanda... bajo climas peculiares para producir facilidades útiles al comercio.

Consecuentemente, se abandonó el Atlántico sur, al igual que la búsqueda del paso del noroeste a partir de la Nueva Albión, y el viaje de Byron, a pesar de su desobediencia, fue considerado como el primer paso hacia el descubrimiento de grandes tierras en el Pacífico.

Durante los siguientes meses, Wallis, Carteret y Bougainville siguieron una ruta general en el gran océano: desde el estrecho de Magallanes pusieron rumbo al noroeste hasta alcanzar los 15 grados sur, para seguir rumbo hacia el oeste entre dicha latitud y el ecuador. Bougainville tuvo como principal objeto de su viaje la exploración de las tierras gigantes entre las Indias y América a partir de Magallanes y hacia la Tierra del Espíritu Santo, descubiertas por Quirós, que se consideraba como el avance de un gran continente austral desconocido; asimismo, buscar escalas de refresco para los navíos franceses y, en el fondo, impedir que los ingleses conquistaran los países desconocidos y fabulosos que el Pacífico ocultaba. La rivalidad europea se trasladó al gran océano.

Los resultados fueron, no obstante, menos alentadores. En junio de 1767, Wallis descubrió Tahití. Carteret, que se había separado de su capitán tras salir del estrecho de Magallanes, encontró Pitcairn, en mayo algunas de las Tuamotu, más tarde pasó sin ver Tahití y se encaminó hacia el archipiélago de Santa Cruz, descubrió la isla Gower en las Salomón y pasó entre Nueva Bretaña y Nueva Irlanda (Saint George Channel) hasta llegar a las Célebes y a Macasar. La *Dolphin*, mandada por Wallis, le precedió: encontró en agosto las actuales islas Wallis, avistó las Marianas y de allí se dirigió a Batavia (Java), en donde ancló el 30 de noviembre de 1767. Bougainville, que partió de Francia nueve meses y medio después, siguió sin saberlo las aguas de los dos marinos británicos, redescubriendo las mismas islas con poca diferencia temporal: en marzo de 1768 llegó a las Tuamotu y en abril desembarcó en Tahití, más tarde avistó las Samoa (Islas de los Navegantes o Pequeñas Cícladas) y las Nuevas Hébridas (Grandes Cícladas), que

confundió con la Tierra del Espíritu Santo de Quirós. Este último tramo de su viaje, a partir de las Samoa, fue el más original de Bougainville, el más arduo y el que proporcionó más descubrimientos: llegó a las proximidades de la Gran Barrera australiana y cambió el rumbo hacia el norte, el Mar del Coral, hasta avistar varias islas del grupo de las Salomón (Choiseul y Bougainville) y hacer escala en la costa oeste de la Nueva Irlanda en un puerto que bautizó como Port-Praslin (julio de 1768). Durante el regreso, por lo demás clásico, se encontró en pleno Atlántico con el *Swallow*, el barco de Carteret. Ambos regresaban de dar la vuelta al mundo: Bougainville llegó a Saint-Malo el 16 de marzo de 1769; Carteret, a Spithead el 20 de marzo.

Seis meses más tarde, el 26 de agosto de 1768, levó anclas de Plymouth el teniente James Cook en el *Endeavour*. Una nueva época se abría en la navegación y en los descubrimientos: finalizaron los marinos que podían olvidar las instrucciones y se dejaban llevar por su experiencia o sus intuiciones en el vasto océano. A partir de ahora, las campañas fueron minuciosamente planeadas. Sin embargo, Cook no partió de cero, tuvo muy en cuenta las anteriores expediciones y sus empresas se enmarcaron en las mismas directrices y razonamientos que dominaron la exploración del Pacífico durante el siglo de la Ilustración.

La expedición del comodoro Anson

La expedición del comodoro Anson fue uno de los viajes más famosos al Pacífico durante la primera parte del siglo XVIII. Sin ser un periplo de descubrimientos y desvelando pocos misterios geográficos, la relación que se publicó del viaje contiene interesantes descripciones y comentarios sobre varias regiones del planeta muy desconocidas. Su responsable, George Soberton Anson, había nacido en Staffordshire el año 1697 e ingresado en la Academia en 1712. Pronto gozó de una gran fama de hábil marinero por sus continuos y felices viajes: entre 1724 y 1735 dirigió tres expediciones a Carolina del Sur, fundando la ciudad de Anson, y entre 1735 y 1739 realizó varios viajes a Guinea y a América. En 1739, declarada la guerra de los Siete Años, Anson fue elegido comandante de una flota enviada a atacar las posesiones españolas del Pacífico, compuesta de seis barcos: el *Centurion*, de 60 cañones y 400 hombres; el *Gloucester*, de 50 cañones; el *Sévère*, de igual

fuerza; el *Perle*, de 40; el *Wager*, de 28; y la corbeta *Tryal*, más otros dos barcos con víveres y municiones. La expedición se hizo a la mar el 18 de septiembre de 1740 de la rada de Spithead y puso rumbo al Atlántico sur. Tras recalar en las islas de Madeira y Santa Catalina, esta última en la costa del Brasil, y avistar el puerto de San Julián, la expedición inglesa atravesó el estrecho de Le Maire en medio de grandes dificultades. Tormentas, turbonadas, vientos contrarios y tiempos adversos y fríos acompañaron a los barcos a lo largo de siete semanas, diezmando a los marineros y provocando numerosas averías. El *Sévère* y el *Perle* naufragaron y otros cuatro barcos se perdieron de vista. El *Centurion*, una vez en el Pacífico, fue arrastrado por las corrientes y los vientos más allá de puerto Valdivia, punto prefijado para la reunión de la pequeña escuadra, ordenando Anson poner rumbo hacia la isla de Juan Fernández para dar descanso a la tripulación y reponer agua, leña y alimentos frescos. La pequeña isla fue avistada el 9 de junio en medio de la alegría de la tripulación, pues el escorbuto y las defunciones se habían multiplicado día a día y tan sólo diez marineros estaban hábiles para maniobrar.

La escala en Juan Fernández fue muy beneficiosa para la expedición, pues otros tres barcos de la misma: el navío *Gloucester*, la corbeta *Tryal* y un navío de aprovisionamiento lograron llegar también a ella. Anson instaló a los enfermos en la playa, mientras recorría la isla con un pequeño grupo de hombres. Así, señaló la pobreza de su parte sur, mientras el norte, y en particular la bahía donde se hallaban fondeados, bautizada Cumberland, era rica en vegetación y agua. Varios cultivos que plantó tuvieron un rápido desarrollo, aunque se quejó de la disminución de cabras salvajes debido a la introducción hecha por los españoles de perros para diezmarlas y evitar su caza por los piratas y contrabandistas. Recuperadas las tripulaciones, Anson dio orden de zarpar para cumplir la misión que se le había encargado, si bien, antes, mandó reconocer una pequeña isla situada 25 leguas al oeste y llamada Más Afuera.

A principios de diciembre, Anson inició su campaña destructora. Aún en Juan Fernández, un mercante español fue capturado e integrado en la escuadra. Sus telas sirvieron para vestir a los ingleses. Después se dirigieron al puerto peruano de Paita, incendiándolo y saqueándolo con gran éxito económico: un millón y medio de piastras. De allí, Anson puso velas a Panamá, aguardando en la bahía de Quibo el apresa-

miento del galeón de Manila. Demora en vano, pues los españoles se apercibieron de sus planes y Anson tuvo que cambiar de estrategia. Así, tras incendiar varios navíos y trasbordar al *Centurion* y al *Gloucester* víveres y hombres, se dirigió a China, donde esperaba obtener hombres y refrescos. Pero la travesía, que esperaba realizar en sesenta días, se demoró a lo largo de cuatro meses de grandes trabajos, debiendo abandonar en las aguas del Pacífico al *Gloucester*, muy deteriorado tras una violenta tempestad. El único barco sobreviviente pudo alcanzar, no sin dificultades –tenía una vía de agua–, la isla de Tinian el día 27 de agosto, verdadero paraíso para los marinos ingleses tras tantas penalidades.

Sin embargo, no terminarían aquí las adversidades. Mientras Anson y los numerosos enfermos permanecían en tierra, el *Centurion* se liberó de sus anclas y se perdió en la mar. La desolación fue enorme en todo el campamento inglés, pero Anson pronto mostró sus dotes de mando y se propuso alargar un barco que habían capturado a los españoles para que todos alcanzasen China. No fue necesario, pues los pocos hombres que habían quedado a bordo lograron llevarlo a Tinian diecinueve días más tarde y asegurarlo. Entonces, Anson navegó a Macao, donde carenó el *Centurion* y completó la tripulación. Después anunció que navegaría a Batavia, pero en realidad hizo proa a Filipinas para esperar al galeón de Manila de vuelta de Acapulco. El 30 de junio de 1743, el galeón *Nuestra Señora de Covadonga* se rindió a los ingleses, que lograron así el mayor éxito de su expedición [1].

Anson regresó a Macao para vender parte del botín obtenido y el 10 de diciembre levó anclas rumbo a Gran Bretaña, entrando en la rada de Spithead el 15 de junio de 1744. Tres años y nueve meses había tardado este intrépido navegante inglés en completar su expedición. Su fama fue enorme, obteniendo numerosas recompensas por parte del gobierno inglés. Murió en 1762 siendo lord mayor del almirantazgo. El relato de su viaje, escrito por Benjamin Robins, tuvo un gran éxito en toda Europa. Entre otras revelaciones, la relación contenía una completa descripción del tráfico entre Acapulco y Manila, por lo que el monopolio transoceánico de los españoles quedó amenazado.

[1] G. Anson, *A voyage round the World in the Years MDCCXL, I, II, III, IV, to the South Seas*, Londres, 1748. Tres años más tarde se publicó en francés: *Voyage autour du monde fait dans les années 1740 à 1744*, Amsterdam, 1751.

Además, Anson aportó una variada masa de datos sobre corrientes, coordenadas, accidentes, etc. y varios descubrimientos de pequeñas islas en el grupo de las Marianas. Adornado con varios dibujos de paisajes y planos de los lugares visitados, el diario de Anson, publicado en 1748, inspiró a escritores de la época y sirvió como modelo de otros viajes posteriores. Se revela en toda la campaña un sentido muy preciso de la ciencia de los descubrimientos y de la hidrografía muy avanzado para su época.

El viaje de Byron (1764-1766)

La expedición se hizo a la mar el 21 de junio de 1764 del puerto de Downs al mando de John Byron (1723-1786). Este gran marino, abuelo del gran poeta lord Byron, había participado como guardia marina en el viaje de Anson, naufragando en las costas patagonas en 1741. Fue rescatado por los españoles, quienes lo recluyeron en cautividad hasta que logró fugarse en 1746. Vuelto a Gran Bretaña, escribió un relato sobre su aventura, titulado *Naufragio de la fragata* Wager, y participó en la guerra contra Francia, recibiendo el título de comodoro por sus servicios. Firmada la paz de París (1763), Byron fue elegido para comandar la fragata *Dolphin*, de veinticuatro cañones, y la corbeta *Tamar*, de dieciséis, con el fin de acrecentar el honor británico como primera potencia marítima, perfeccionar la cartografía, conocer nuevas tierras e islas y buscar bases de descanso y avituallamiento para expandir el comercio. Jorge III quiso también con este viaje alrededor del mundo dar empleo a los marinos y barcos que habían quedado sin inmediata utilidad tras la firma de la paz con los franceses. La fragata llevaba una dotación de 190 hombres entre marineros y oficiales, mientras la corbeta, que fue puesta bajo el mando del capitán Patrick Mouat, alcanzaba sólo 115. Los preparativos fueron muy minuciosos, dotándose al *Dolphin* de una máquina purificadora de agua, que, sin embargo, no cumplió con su cometido.

Tras levar anclas de Downs, los barcos pusieron rumbo a Madeira, donde los expedicionarios hicieron escala. También desembarcaron posteriormente en las islas de Cabo Verde y en Río de Janeiro, donde Byron dio a conocer a sus hombres el fin del viaje y los premios que recibirían a su regreso a Gran Bretaña. Entre el 24 de noviembre y

el 3 de diciembre, los barcos fondearon en puerto Deseado, en la costa patagónica, si bien la escala no fue ociosa:

> Durante nuestra demora toda la tripulación se ocupó de habilitar el navío y aviarlo de un todo para hacerse de nuevo a la mar, y en particular los carpinteros trabajaron en engimelgar el palo mayor, que había padecido bastante en su cabeza. Otros se emplearon, según ya hemos dicho, en buscar agua, aunque sin fruto; los que estaban encargados de esta comisión gozaban ración doble de aguardiente y se armaban tiendas pequeñas para ellos en la costa [2].

Poco después avistaron una tribu de patagones de cuerpos pintados y gran estatura, que Byron describió como gigantes.

A principios de diciembre, la expedición se dirigió al sur en busca de las islas Pepys, que los cartógrafos colocaban en los 48 grados sur y 64 grados al oeste, en dirección sur 1/4 sureste del cabo Blanco.

> Dicen —añade Byron— que esta isla fue descubierta por el capitán Cowley, que le impuso este nombre en honor de Samuel Pepys, secretario de Jacobo, duque de York, que entonces era grande almirante de Inglaterra. Aseguraba el capitán Cowley que esta isla no sólo tenía un puerto ventajoso, en el cual podían anclar con seguridad hasta mil navíos, sino que también abundaba la volatería y que era muy cómoda para proveerse de agua y leña [3].

Sin embargo, a pesar de los esfuerzos realizados con el fin de reemplazar la aguada y la leña gastada, los expedicionarios no pudieron encontrar la isla, optando Byron, digustado, por ordenar poner proa al sur del continente, recalando en puerto Hambre, lugar en el que los españoles habían intentado en el siglo XVI fundar una colonia, que tuvo que retirarse ante la falta de bastimentos. Byron repartió cuentas, cintas y otras bujerías entre los patagones, destacando su enorme altura —entre ocho y nueve pies— y sus rasgos físicos:

[2] *Viaje del comandante Byron alrededor del mundo hecho últimamente de orden del almirantazgo de Inglaterra*, Madrid, 1769, p. 43.

[3] *Ibidem*, p. 44.

> Sus vestidos, hechos de pieles de guanacos o carneros del Perú, les caían desde los hombros hasta las rodillas. Llevaban tendido el cabello, que era largo y negro. Las mujeres tenían la cara pintada de modo ridículo y su talla era tan disforme como la de los hombres. Vimos en los brazos de sus madres algunos niños, cuyas facciones, respecto a la edad, observaban la misma proporción. Algunas hembras llevaban puestos collares y manillas, sin poder nosotros discurrir de dónde las habrían adquirido, respecto de haber juzgado por la gran admiración que manifestaron a nuestro arribo que no habían visto hasta entonces gente culta [4].

Días después, avistaron una hermosa bahía a la que bautizaron puerto Egmont en honor del primer lord del almirantazgo, y cuya ocupación recomendó Byron debido a sus excelentes condiciones. Ya en Tierra del Fuego, Byron comprobó las difíciles condiciones humanas en las que vivían varios grupos indígenas que desconocían la agricultura, la domesticación del perro y del caballo, y que se alimentaban de raíces y pescado [5]. En estos lejanos parajes se encontró con un navío francés: el *Aigle*, de la expedición de Bougainville, que acababa de fundar una colonia en las islas Malvinas, aunque Byron no lo supo hasta regresar a Gran Bretaña. Este grupo insular del Atlántico sur, de gran valor geoestratégico, sería uno de los principales cometidos de la expedición. Así, en enero de 1765, los ingleses exploraron la costa norte del archipiélago, al que llamaban Falkland, y tomaron posesión de él en nombre de Jorge III [6].

Durante su estancia en el estrecho, los expedicionarios recibieron con gran regocijo la llegada del navío la *Florida* que, equipado en Deptford, venía repleto de bizcocho, aguardiente, harina, carne y otros socorros. Byron decidió entonces adentrarse en el Pacífico, dejando el estrecho de Magallanes, y en abril de 1765 se inició la singladura por el gran océano. La travesía se había demorado a lo largo de 116 días, desde el 21 de diciembre de 1764 hasta el 9 de abril del año siguiente. El capitán puso rumbo hacia el norte con el propósito de arribar a

[4] *Ibidem*, p. 49.

[5] *Ibidem*, pp. 50-51.

[6] Para conocer los intereses de las naciones europeas sobre las Malvinas, véase la obra de L. Destefani, *Las Malvinas en la época hispana (1600-1811)*, Buenos Aires, 1981.

Más Afuera, isla situada al oeste de Juan Fernández, en donde esperaba aguar y descansar. Situaron la isla en los 33 grados 28 minutos sur y 84 grados 27 minutos oeste de Londres, anclando el 28 de abril en un surgidero al este de la isla. Hermosos árboles y gran cantidad de hierba revestían la accidentada geografía de la misma, encontrando Byron un argumento para hacer referencia al Robison Crusoe de la isla vecina:

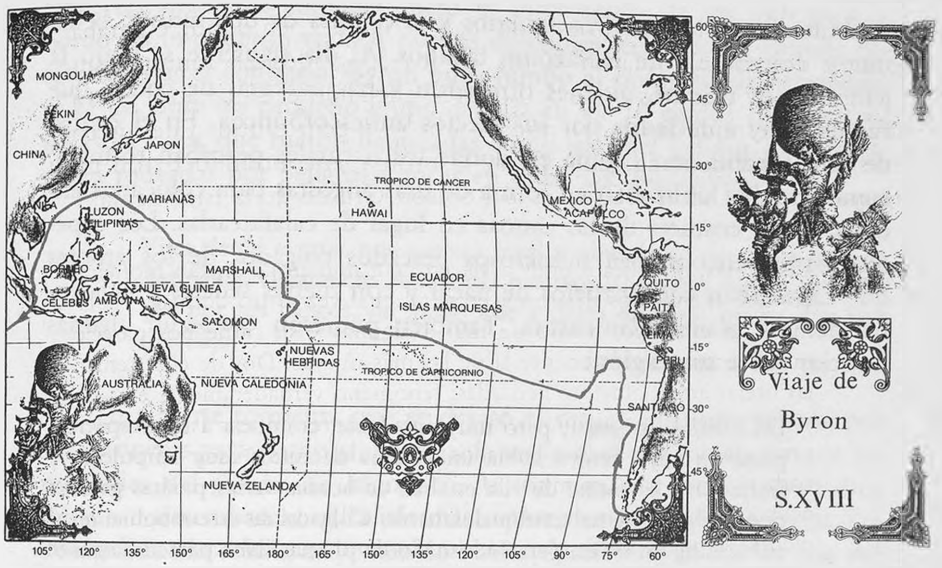
> Las cabras, que alcanzamos a ver en gran número, eran tan montaraces que apenas nos dejaron acercar tal cual vez a tiro de fusil. Hallamos, sin embargo, medio de tirar a algunas y su carne nos pareció muy sabrosa, especialmente la de las más nuevas. Dos de ellas tenían las orejas artificialmente hendidas: fenómeno verdaderamente extraño y que prueba que alguno habría habitado antes en esta isla. Es verosímil que los que fueron enviados por el almirante Anson a bordo la corbeta *Tryal* para examinar el estado de la isla tuviesen más serias ocupaciones que las de cortar las orejas a las cabras y consiguientemente se puede creer con más fundamento que habría vivido aquí algún otro Selkirk como el de la isla de Juan Fernández, el cual, al modo que lo practicaba aquel solitario, siempre que cogiese mayor número de cabras que el preciso las soltaría otra vez después de haberlas marcado.

A pesar de lo cual, no encontraron señales de que estuviese habitada [7].

El 1 de mayo se hicieron de nuevo a la mar, gobernando al oeste, pero los vientos contrarios les obligaron a cambiar el rumbo hacia el noroeste con el fin de avistar las «perdidas» islas Salomón o hacer nuevos descubrimientos. El principal rumbo seguido fue oeste-noroeste, avistando finalmente el 7 de junio, hacia los 14 grados 51 minutos sur y 145 grados oeste, dos islas adornadas con gran vegetación, a las que llamaron islas de la Decepción a causa de los peligrosos arrecifes coralinos que les bloquearon la entrada y las demostraciones nada pacíficas de sus habitantes:

> Los indios habían coronado la playa, armados de garrotes y dardos de dieciséis pies de largo cada uno, los cuales terminaban en un hue-

[7] *Ibidem*, p. 103.



Mapa del viaje de Byron siglo XVIII.

> so a manera de arpón. Daban continuamente gritos formidables y nos hacían señas con la mano de que nos retirásemos. Costeaba el bote la rivera y ellos seguían todos sus movimientos sin perderlo de vista, de forma que, aunque nuestros marineros habían descubierto algunas tortugas que estaban a poca distancia, no pudieron coger ninguna porque los salvajes les hicieron siempre frente [8].

El escorbuto que padecían parte de los expedicionarios —había treinta enfermos a bordo— hizo nacer la esperanza de una pronta recuperación con las numerosas frutas que desde los barcos adivinaban, por lo que la tristeza se adueñó de las dotaciones. Las dos islas pertenecían a las Tuamotu: una era Napuka y la otra Tepoto.

Dos días más tarde, nuevas islas fueron descubiertas y, ante el estado de la tripulación, Byron ordenó forzar un desembarco, que finalmente se llevó a cabo en Takaroa —bautizada isla del Coral— con un

[8] *Ibidem*, p. 115.

saldo de dos o tres nativos muertos y la captura de dos canoas, bellamente construidas de tablazones tallados. Al día siguiente se logró la paz con los nativos, quienes ofrecieron varias barcazas de cocos, que fueron muy apreciados por sus efectos antiescorbúticos. En el centro de la isla había una laguna en donde los naturales pescaban tortugas, cuyas conchas utilizaban en forma de tiras angostas para colocarlas encima de las costuras de las canoas en lugar de calafatearlas. Los expedicionarios encontraron numerosos pescados colgados de los árboles que capturaban con anzuelos de nácar y con fuertes sedales procedentes de una planta filamentosa. También pudieron conseguir algunas noticias sobre su religión:

> Un camino irregular, pero muy agradable, conducía a una espaciosa plaza en cuyo centro había una palma de cocos muy corpulenta y frondosa, y al frente de ella estaban colocadas varias piedras grandes que probablemente servían de altares. Colgada de este árbol se registraba la figura de un perro adornado de plumas. Nos pareció también que estos salvajes tenían el uso de conservar los cadáveres sobre la superficie de la tierra, respecto de que detrás de estas piedras se hallaba un arca de madera en que había un esqueleto humano, que se nos representó de una estatura disforme [9].

Byron anotó en su diario el descubrimiento de un trozo de timón alemán y varias herramientas pertenecientes a la expedición de Roggeveen.

De Takaroa se dirigieron a otra isla situada al suroeste, Takapoto, donde encontraron un recibimiento más amable por parte de sus habitantes. Sin embargo, un guardiamarina que se dirigió nadando hacia la playa, tuvo que regresar apresuradamente al ser rodeado por los nativos, quienes le quitaron sus vestidos con gran curiosidad. La falta de lugar seguro para anclar impidió que la expedición permaneciese por más tiempo en tan hospitalaria isla. Tanto ésta como la anterior visitada recibieron el nombre de Rey Jorge.

Así, Byron continuó su viaje poniendo proa al oeste, divisando durante los días siguientes otra isla del mismo archipiélago, la que bautizó como Príncipe de Gales, hoy conocida como Rangiora. Varios signos de la proximidad de la tierra hacia el sur pudieron contemplar du-

[9] *Ibidem*, p. 121.

rante las siguientes jornadas, pero el incremento de los enfermos a bordo les impidieron realizar nuevos descubrimientos hacia aquella dirección. Por el contrario, Byron puso rumbo al noroeste, descubriendo el 21 de junio un pequeño grupo de islas en los 10 grados 15 minutos, las Puka-Puka, que fueron bautizadas como islas del Peligro, ya que estaban rodeadas por peligrosas rocas en todas las direcciones:

> Vista desde el mar nos pareció fértil y abundante de cocos, que se distinguen claramente. A esta isla recortan las mareas que se introducen por sus bancos, de modo que a cierta distancia parece que hay tres islas [10].

Una fuerte tormenta que se desató el día 23 fue aprovechada por los marineros para reemplazar la aguada según el método utilizado por los españoles del galeón de Manila [11]. Al día siguiente, varios marineros pudieron desembarcar en la isla más septentrional del grupo de las Tokelau, llamada Atafu, trayendo de vuelta doscientos cocos. La isla fue bautizada con el nombre del último duque de York.

Debido a la escasez de agua, Byron decidió poner rumbo a la isla de los Ladrones. El 2 de julio bautizó una isla, situada al sur de las islas Gilbert, con su nombre (Tabiteuea o Nukunau), sin embargo, ningún rastro se encontró de la islas Salomón, por lo que Byron llegó a dudar de su existencia:

> Se pretende que las islas Salomón fueron descubiertas por Fernández de Quirós, que las describió como muy ricas y pobladas, y varios españoles, que se dice que fueron arrojados a estas partes por las borrascas, aseguran que sus habitantes se parecen mucho en sus usos y presencia a los del continente de América, y que se adornan de oro

[10] *Ibidem*, p. 122.

[11] *Ibidem*, p. 124 «Esto se practica a bordo de los navíos extendiendo horizontalmente unos largos pedazos de lona colgados por las puntas y colocando en el centro una bala de cañón u otro cuerpo pesado, por cuyo medio el agua se recoge en el centro del lienzo, desde donde cae en los toneles que se han puesto debajo para recibirla. Éste es el modo con que los navíos de Manila renuevan su aguada durante el largo curso de su navegación por la Mar del Sur, aprovechándose de las lluvias que en esta altura son muy abundantes por esta estación, para cuyo efecto llevan vasijas de barro (porque por lo común en aquellas partes hay falta de pipería).» pp. 123-124.

> y plata. Pero aunque los españoles han enviado en diferentes tiempos varios sujetos al reconocimiento de estas islas, nunca se ha podido conseguir, lo que proviene probabilísimamente o de la incertidumbre de la latitud en que se pretende que se encuentran o de que todo ello es una mera ficción [12].

El 31 de julio, la *Dolphin* y la *Tamar* llegaron a la isla Tinian, una de las Ladrones. La larga navegación y las condiciones climáticas habían hecho su mella en las tripulaciones, sin que encontrasen allí las favorables condiciones que esperaban para la recuperación. Byron se dirigió a Batavia, desde donde partió a principios de diciembre de 1765 hacia Gran Bretaña a través del cabo de Buena Esperanza, anclando en el puerto de Downs el 9 de mayo de 1766. La circunnavegación había durado menos de dos años, con un costo humano bajo. La travesía del Pacífico —desde el estrecho de Magallanes a Tinian— se había realizado en cuatro meses y veinte días sin una sola baja:

> Debimos esta felicidad —señala la relación del viaje— al cuidado del comandante, que mandó distribuir en varias y determinadas ocasiones los caldos portátiles y refrescos que habíamos recogido en diferentes islas [13].

Aparte de desterrar de los mapas la Tierra de Davis, vestigio de la geografía filibustera, la expedición de Byron tuvo sus mayores logros en los apartados náuticos y estratégicos. Unos meses más tarde, el almirantazgo inglés volvió a equipar su nave para una nueva expedición.

Wallis y Carteret (1766-1769)

La búsqueda del continente austral fue el principal cometido de la nueva expedición que el Almirantazgo británico encargó a Samuel Wallis, capitán de la fragata *Dolphin*, y a Philip Carteret, capitán de la corbeta *Swallow*. El primero había nacido en Fentonwood en 1728 y permaneció en el servicio activo de la Marina Británica hasta 1772, ob-

[12] *Ibidem*, pp. 126-127.
[13] *Ibidem*, pp. 129-130.

teniendo sucesivos ascensos: teniente de navío en 1755, capitán de navío en 1757 y comisario de Marina en 1780. Varios años antes de serle concedida la dirección de esta importante campaña de descubrimientos, concretamente en 1758, fue destinado a Canadá, en donde participó en la toma de la ciudad de Louisbourg. Por su parte, Carteret había tomado parte en el periplo mundial de John Byron a bordo de la corbeta *Tamar* y con el tiempo llegó a ser vicealmirante de la Marina Británica. A los dos barcos ya citados se le uniría un tercero, el *Prince Frederick*, como avituallador.

En esta nueva expedición se primó el descubrimiento del continente austral al oeste del estrecho de Magallanes, entre los 100 grados y 120 grados, por lo que el Atlántico fue abandonado. Wallis llevó concretas órdenes para dirigir su navegación: si los barcos encontraban en el ansiado continente austral bastimentos suficientes para proseguir los descubrimientos, lo reconocerían perfectamente y después regresarían a casa bien por el cabo de Hornos o por el de Buena Esperanza. Pero si la búsqueda resultaba infructuosa, se dirigirían hacia el noroeste hasta la latitud 20 grados en busca de la tierra, o más adelante si fuese posible, anclando en algún punto de Asia meridional para preparar la vuelta a casa. Para esta gran campaña de descubrimientos, la Armada dotó a los barcos de todos los medios necesarios: se embarcó gran cantidad de caldo para frenar el escorbuto y se instaló un alambique para destilar agua. Un único asunto vino a enturbiar los preparativos. Carteret había aceptado el mando de su corbeta con la promesa de ser cambiada en las islas Malvinas por otro barco, concretamente una fragata forrada. Pues bien, dicho barco no se encontró y Carteret decidió regresar a Gran Bretaña dados los numerosos defectos de la *Swallow* para realizar una campaña en el Pacífico. Finalmente, Wallis logró mantener la situación y prometió a su compañero una estrecha colaboración para hacer más fácil el viaje.

Las naves, que habían abandonado Plymouth el 22 de agosto de 1766, abordaron la travesía del estrecho de Magallanes el 17 de diciembre, tras una dilatada travesía por el Atlántico a causa de las pocas propiedades marineras de la corbeta. Los barcos anclaron en puerto Hambre, donde se trasbordaron los víveres de la embarcación nodriza, se envió ésta cargada de maderas y árboles jóvenes con destino a las islas Malvinas y las tripulaciones pudieron comer algunos vegetales. El resto de la travesía estuvo llena de contratiempos y numerosos peligros, por

lo que Carteret insistió en su idea de regresar a casa. Finalmente, los expedicionarios ingleses alcanzaron el Pacífico, aunque, nuevamente, el mal tiempo, las fuertes corrientes y las diferencias marineras entre ambos barcos provocaron su separación. La *Dolphin* y la *Swallow* se vieron obligadas a seguir sus derrotas en solitario a partir del 11 de abril de 1767. Cuatro meses habían invertido en la desventurada travesía del estrecho.

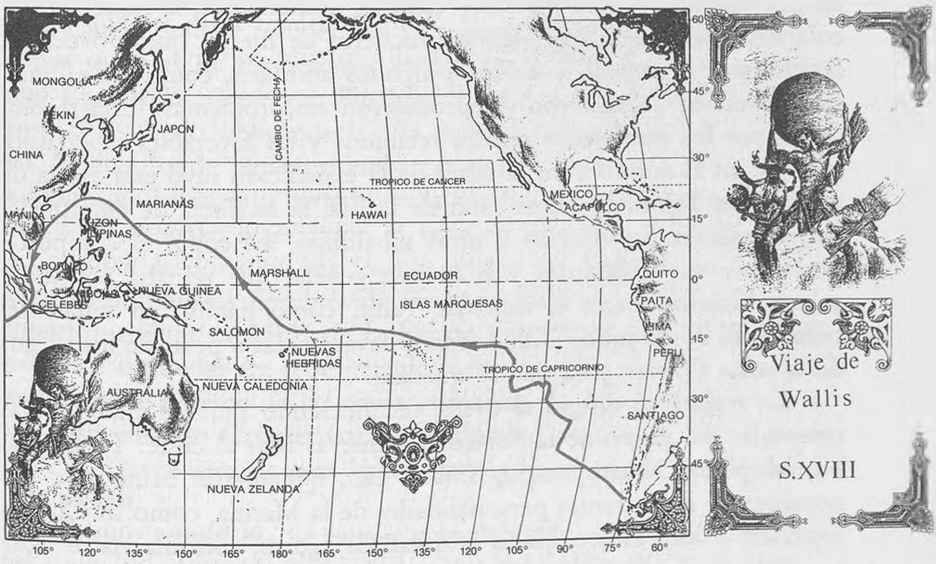
La derrota en solitario de Wallis

El capitán Samuel Wallis ordenó poner rumbo al noroeste y norte. Pronto la salubridad a bordo sufrió las consecuencias del escorbuto a pesar de las minuciosas medidas introducidas por el capitán. A pesar de ello, la navegación siguió, descubriéndose una pequeña isla por los 19 grados 26 minutos sur y otro grupo a cuatro leguas de distancia. Aquélla recibiría el nombre de Whitsun Island (hoy Pinaki) y éstas Queen Charlotte's (Nukutanave). Wallis intentó en vano anclar en ellas para conseguir los necesarios alimentos frescos, si bien diversas partidas de hombres lograron desembarcar en busca de agua y cocos, trabajos que realizaron con el agrado y la colaboración de los naturales. Finalmente, el 10 de junio Wallis ordenó proseguir el viaje; había encontrado las Tuamotu. Durante este día y el siguiente observaron varias islas bajas a las que luego bautizaron con los nombres del conde de Egmont y de otros miembros de la realeza británica: Egmont (hoy Vairaatea), Duque de Gloucester (Paraoa), Duque de Cumberland (Manuhangi), Príncipe William Henry (Nengonengo), Osnaburgh (Mehetia) y Wallis (Nukutanave). Sin embargo, fue el 18 de junio cuando se realizó el descubrimiento más importante del viaje: Otaheite o Tahití, isla ya vista por Quirós en 1606 y bautizada como Sagitaria.

Tras varios intentos, la fragata fondeó en la bahía de Matavai; varias embarcaciones la rodearon. Los naturales se mostraron hostiles durante los primeros días, hasta que la fuerza de las armas británicas los condujeron a la calma y a las negociaciones. Sin embargo, alentados por su superior número, volvieron a presentar batalla. Dos mil isleños en unas trescientas piraguas fueron sorprendidos por los tiros de la *Dolphin,* que consiguió así, con la metralla, la paz definitiva. Varias lanchas llevaron a tierra numerosos regalos para los naturales, princi-

palmente para sus jefes; se iniciaron los mutuos intercambios y los ingleses pudieron levantar varias tiendas en la playa para el restablecimiento de los enfermos. La más completa armonía reinó entre los extranjeros y los tahitanos a partir de entonces, por lo que los expedicionarios pudieron conocer la geografía de la isla y las costumbres de sus moradores.

Wallis bautizó la isla con el nombre de Jorge III y en su relato mostró un especial interés por la soberana Oberea, mujer majestuosa, de 45 años de edad, con la que el capitán tuvo convivencia. Su vivienda estaba sostenida por 51 columnas (300 pies de longitud por 40 de anchura) y en ella moraba en compañía de un nutrido séquito y multitud de sirvientes [14]. Hasta allí se trasladó Wallis para restablecerse de una enfermedad que padecía, mientras dos partidas fueron enviadas



Mapa del viaje de Wallis.

[14] Véase, D. Oliver, *Ancient Tahitian Society,* Honolulu-Camberra, 1974; y G. R. Lewthwaite, «Man and Land in Early Tahiti», *Pacific Viewpoint,* 5-1 (1964), pp. 11-34; y finalmente E. de Bovis, *Tahitian Society before the Arrival of the Europeans,* Honolulu, 1980.

a reconocer la costa —a cargo de Furneaux— y el interior. Todas ellas pudieron comprobar las magníficas condiciones de la isla y el carácter amable de sus habitantes. Las relaciones de los marinos pusieron de manifiesto las numerosas frutas y vegetales que producía Tahití, los bellísimos paisajes que contenía y los numerosos isleños que la poblaban. Wallis anotó la belleza física de los mismos y su genio activo y gentil. Estaban tatuados alrededor de los muslos e ijadas, a excepción de los niños, y usaban vestidos confeccionados con cortezas de árboles decoradas con flores, conchas, perlas y plumas. Numerosas cicatrices en los varones demostraban una frecuente actividad bélica, en la que solían utilizar cachiporras y hondas para piedras, mientras arcos y flechas eran reservados sólo para cazar pájaros. Asimismo, Wallis destacó el empleo de la cirugía con conchas muy afiladas y la construcción de veloces canoas.

Los ingleses plantaron pequeños huertecitos con semillas de limas, limones, naranjas, peras, fresas y ciruelas, aumentando la riqueza frutícola de la isla; regalaron algunos pucheros de hierro, que provocaron la admiración general, y soltaron algunos animales, como las gallinas, que pronto se aclimataron y reprodujeron sin problemas. Justa recompensa por los numerosos regalos recibidos y las favorables repercusiones que en el ánimo y en la salud de la expedición tuvo esta escala de un mes en Tahití. El clima sano de la isla, la ausencia de enfermedades, la escasez de insectos y otras sabandijas, así como el comportamiento de sus habitantes y la belleza general que reinaba por todas partes, hicieron nacer el mito de Tahití como paraíso en mitad del océano. El 26 de julio, Wallis ordenó levar anclas a pesar de los ruegos de la reina Oberea para que se quedase.

La fragata se dirigió al oeste, reconociendo durante algunos días otras islas del grupo de la Sociedad y nuevas islas al oeste: Tapuaemanu, Mopihaa, Niuatoputapu, Tafahi, etc., que fueron bautizadas con nombres de importantes personalidades de la Marina, como sir Charles Saunders o lord Howe. Hacia la mitad de agosto, con una vía de agua y problemas en el timón, Wallis ordenó poner proa a Tinian dada la inseguridad en encontrar alimentos frescos más adelante. La *Dolphin* navegó hacia el noroeste y dos días después avistaron un grupo de islas que fueron bautizadas con el nombre de Wallis, si bien una fuerte corriente los alejó de las mismas antes de que pudieran aproximarse. El 15 de septiembre alcanzaron Tinian, en donde la tripulación se resta-

bleció de la travesía durante un mes. A finales de noviembre llegaron a Batavia y, finalmente, el 20 de mayo de 1768, vía el Cabo, anclaron en Downs tras 637 días de viaje [15].

El viaje de Carteret

La balandra *Swallow*, tras desembocar en el Pacífico después de una difícil travesía por el estrecho de Magallanes, vio desaparecer a su compañera de viaje el 11 de abril de 1767. Carteret, su capitán, se encontró sin ningún artículo para intercambiar con los indígenas y, lo que era peor, no tenía un plan de operaciones para navegar en solitario a lo largo del gran océano. La falta de agua y el aumento de los enfermos le determinaron a poner rumbo hacia la isla de Juan Fernández o hacia la de Más Afuera, donde esperaba conseguir hacer escala para que la tripulación pudiese recuperarse. La travesía fue muy difícil, soportando tres semanas de tempestades en las que la balandra estuvo varias veces a punto de naufragar. Finalmente, el 8 de mayo avistaron Juan Fernández, siendo obligados por la presencia española a dirigirsen a Más Afuera, donde pudieron embarcar agua y reparar la nave, si bien un árbol que había sido cortado en la isla fue imposible cargarlo.

El 24 de mayo reanudaron el viaje en dirección a los 26 grados sur en busca de dos islas que los cartógrafos no dudaban en situar en dicha latitud con los nombres de San Ambrosio y San Félix. Dada la ocupación militar española de la isla de Juan Fernández, el descubrimiento de estas islas era geoestratégicamente muy importante como futuras bases de refresco de las naves británicas. La búsqueda fue infructuosa, especulando Carteret con la posibilidad de que se tratase de la Tierra de Davis, que algunos hacían seguir hacia el sur con el continente austral.

El mito austral era de nuevo muy debatido en los círculos científicos gracias a la publicación de las obras de Alejandro Dalrymple y del presidente De Brosses. A continuación, la *Swallow* navegó al sur dos grados y por espacio de 40 se dirigió al oeste en la latitud 28 gra-

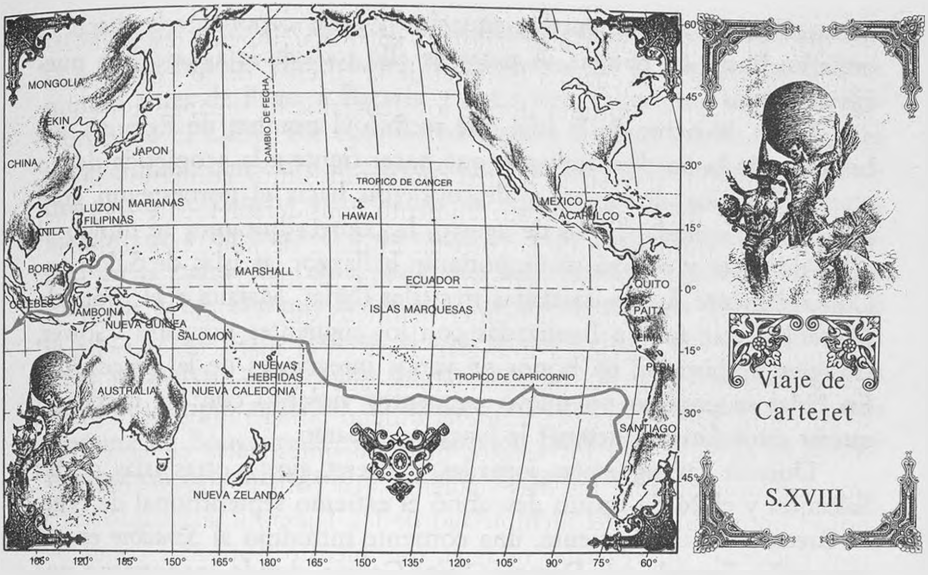
[15] *The Discovery of Tahiti. A Journal of the second voyage of H.M.S. Dolphin... written by her master, G. Robertson,* editado por H. Carrington, Londres, 1948.

dos sur. El gran espacio navegado sin encontrar ningún rastro del citado continente convenció a Carteret de la falsedad de su existencia, al menos en aquellas latitudes donde los geógrafos lo situaban sin escrúpulos.

Esta notable travesía se realizó con tiempos muy contrarios, lluvia, frío y vientos irregulares, lo que aumentó considerablemente las penalidades de la tripulación de la corbeta. El día 2 de julio, tras seguir un rumbo oeste, se avistó una pequeña isla que fue bautizada con el nombre de Pitcairn en honor al primer marinero que la vio. El día 3 fue reconocida: se asemejaba a una gran roca en el mar, cubierta con árboles y matorrales y con un riachuelo de agua. Ningún rastro humano se encontró. Desde esta isla, Carteret ordenó poner rumbo al noroeste, obligado en parte por los vientos predominantes hacia el septentrión que soplaron durante los días siguientes. La corbeta navegó entonces por el borde sureste del archipiélago de las Tuamotu, avistando varias islas pequeñas sin vegetales ni agua, que fueron bautizadas como Bishop of Osnaburgh's Island y Duke of Gloucester's Islands.

El incremento del escorbuto y las dificultades de la corbeta para navegar determinó a Carteret a poner velas al norte con el fin de encontrar vientos favorables que les llevasen a alguna isla en donde poder hacer refrescos y dar descanso a la mermada tripulación. Si este deseo se cumpliese, la expedición podría continuar su periplo de descubrimientos más al sur, siguiendo con la búsqueda del deseado e hipotético continente austral antes de regresar a Gran Bretaña, bien por el cabo de Hornos, bien por el de Buena Esperanza, según la latitud en el que el barco se encontrase.

Carteret encontró buenos vientos en los 16 grados sur, pero el tiempo que tuvieron que sufrir fue muy negativo. Al llegar a los 10 grados sur siguió a lo largo de varios grados al oeste en dicha latitud en busca de las islas Salomón, aunque una vez más el resultado fue negativo. Las condiciones se hicieron cada vez más difíciles, progresando el escorbuto y empeorando sensiblemente las condiciones del barco. Así, una vía de agua que apareció en la proa de la corbeta les hizo temer lo peor. En esta grave situación, avistaron el 12 de agosto la isla de Santa Cruz, archipiélago descubierto por Quirós y que ahora, redescubierto por Carteret, recibió el nombre de Queen Charlotte's Islands. La corbeta fondeó por la tarde frente a una alargada isla llamada Ndeni, cuyos habitantes aparecieron en la orilla de la playa desnudos. Eran



Mapa del viaje de Carteret.

de piel oscura y de cabellos lanosos. Una lancha que se dirigió a su encuentro no pudo contactar con ellos, ya que rápidamente se internaron en el bosque.

Al día siguiente, una nueva partida se envió a tierra bien armada y con baratijas para los nativos. A pesar de las recomendaciones del capitán, los marineros descuidaron las medidas de seguridad y se vieron bajo una lluvia de flechas y piedras que alcanzó a la mitad del bote, muriendo varios de ellos a causa de las heridas.

Los nativos protestaron por la recogida de cocos que los marineros realizaron para paliar el escorbuto a bordo y, ante la indiferencia de los visitantes, pasaron al ataque. Carteret, a pesar de la gravedad de la situación, no podía renunciar al preciado antiescorbútico, por lo que mandó disparar varias descargas en dirección al bosque y envió otra partida, la que llevó a cabo su trabajo, esta vez sin problemas. Los enfermos a bordo se incrementaron tras este desafortunado incidente, contándose entre los mismos el propio Carteret, por lo que desaconsejó nuevas excursiones a tierra en busca de frutas, vegetales y otros alimentos. Además rechazó la idea de proseguir los descubrimientos

hacia el sur en tan lamentable situación y ordenó poner velas hacia el oeste en busca de Batavia. A pesar de ello todavía le aguardaban nuevas aventuras.

Antes de partir de la isla, que recibió el nombre de Egmont, los hombres de la *Swallow* tuvieron que hacer frente a la acometida de un grupo de canoas indígenas y descubrieron hacia el noroeste un gran volcán, el Tinakula. El 18 de agosto, la corbeta británica se dirigió al oeste-noroeste y realizó un importante hallazgo: las islas de Salomón. Concretamente fueron avistadas tres islas (Ndai, Malaita y el islote de Manaoba) que fueron bautizadas con los siguientes nombres: Gower, Carteret y Simpson, en honor de varios integrantes de la expedición. En Ndai se produjo un nuevo encuentro violento con los isleños al querer estos últimos detener la lancha del barco.

Durante las siguientes jornadas, Carteret avistó otras islas de las Salomón y el 26 de agosto descubrió el extremo septentrional de Nueva Bretaña. Al día siguiente, una corriente introdujo al *Swallow* en un gran golfo, llamado por Dampier Saint George, donde encontraron una apacible ensenada en la que pudieron realizar importantes arreglos al deteriorado barco y consumir alimentos frescos. La escala en esta cala, llamada English Cove, resultó de gran provecho para la maltrecha tripulación y antes de partir, el 7 de septiembre, Carteret tomó posesión del paraje, clavando una plancha en un árbol como recuerdo de su estancia. La salida de esta ensenada fue bastante difícil, ya que las fuertes corrientes y vientos del estrecho entre Nueva Bretaña y Nueva Guinea los empujó de nuevo hacia Saint George. Carteret tuvo que dejarse llevar por la corriente, esperando que lo condujese a un pasaje hacia el oeste. Así sucedió gracias al actual Saint George's Channel, descubriendo Nueva Guinea, que fue bautizada como Nueva Hibernia o Nueva Irlanda.

Fuera ya del estrecho, el 14 de septiembre avistaron varias islas, cuyos naturales intentaron por dos veces atacar al barco. Los protagonistas iban desnudos, eran de color negro, se decoraban con rayas blancas y portaban largas lanzas con puntas de pedernal. Fueron bautizadas islas del Almirantazgo y, a pesar de los auxilios que se adivinaban desde el barco, Carteret pasó de largo dada la hostilidad de sus habitantes. Otras pequeñas islas fueron avistadas en el curso de la navegación, ahora por mares conocidos, aunque no bien cartografiados. La *Swallow* realizó sendas escalas en el pequeño puerto de Bonthain,

en el sur de la isla de Macasar, y en Batavia, donde prepararon la vuelta a la metrópoli. Veinticuatro componentes de la tripulación habían muerto antes de llegar a Batavia y otros siete fallecieron en la navegación hasta El Cabo. Por ello, Carteret alistó a varios marineros ingleses para terminar con éxito la expedición. Tras carenar la maltrecha balandra partió de Batavia a mediados de septiembre. Desde el 28 de noviembre de 1768 hasta el 6 de enero de 1769 realizaron una nueva escala en la bahía de Tabla, llegando, finalmente, a Spithead el 20 de mayo de 1769. Durante la travesía por el Atlántico, la *Swallow* recibió la visita de un barco francés, el cual le dio noticias del capitán Wallis y de su regreso a Inglaterra un año antes, y le hizo varias preguntas sobre su periplo mundial. El curioso visitante no era otro que Louis Antoine de Bougainville, quien también finalizaba su viaje de circunnavegación con un legado científico sin precedentes [16].

La expedición de Bougainville (1766-1769)

La mayoría de los historiadores han visto en este gran viaje francés alrededor del mundo la respuesta de Luis XV al creciente poder naval de los ingleses. Tras la pérdida de las colonias americanas, Francia necesitaba elevar el nivel de su Marina para no repetir el desastre canadiense y acometer sin riesgos el desquite. Pero además, otras circunstancias se unieron para organizar esta importante empresa. Un viaje de descubrimientos podía hallar y cartografiar nuevos territorios ultramarinos con los que engrandecer el Imperio, amén de dar cobijo a los numerosos refugiados de Canadá y Arcadia que tuvieron que dejar su hogar tras el triunfo de los ingleses. Además, este tipo de campañas permitiría tener en activo a marinos y oficiales que quedaron ociosos tras la guerra de los Siete Años. Varios oficiales de tierra, como fue el caso de Bougainville, se enrolaron en la Marina con el fin de proseguir sus brillantes carreras y desarrollar paralelamente sus vocaciones militares y científicas. Nuestro capitán, Louis Antoine de Bougainville, había nacido en París en 1729 en el seno de una familia de la alta bur-

[16] P. Carteret, *Philip Carteret's Voyage round the World, 1766-1769*, editado por H. M. Wallis, Cambridge, 1965.

guesía. Su padre fue notario en Chatelet, pasos que siguió su hijo, pues recibió el titulo de abogado en 1751. De 1754 a 1756 sirvió en la embajada de Londres, de cuya Real Sociedad formó parte gracias a la publicación de un *Tratado de Cálculo Integral* en 1758. Durante la guerra con los ingleses, Bougainville sirvió bajo las órdenes de Montcalm, cayendo herido en el ataque a la fortaleza de Carillón, negociando, finalmente, en 1759 la rendición de Quebec y la evacuación de las tropas.

Vuelto a Francia en 1760, Bougainville insistió ante la corte de Versalles en la problemática ultramarina. Permutó su grado en el ejército —coronel— por el de capitán de navío y propuso la colonización de las islas Malvinas en el Atlántico sur. Con la ocupación de este archipiélago, Francia contaría con una inmejorable base para iniciar la navegación al Pacífico y dominaría la región del estrecho, amén de servir de nuevo hogar a los canadienses deportados. La idea fue bien acogida por los armadores de Saint-Malo y aprobada por el duque de Choiseul, iniciándose a continuación la construcción y armamento de una fragata y una corbeta —el *Aigle* y el *Sphinx*—, que partieron de Saint-Malo el 15 de septiembre de 1763. Bougainville fue ayudado en la empresa por un conocedor de estas lejanas regiones, Pierre Nicolás Duclos-Guyot, y llevó entre los pasajeros al naturalista y capellán Dom A. J. Pernety, quien a su vuelta a Francia publicó un *Journal du voyage fait aux îles Malouines* (1769). Un segundo viaje realizado en 1766 bajo el mando, asimismo, de Bougainville, aportó nuevos contingentes de colonos a la recién creada colonia gala en ultramar. Sin embargo, el también interés inglés por estas islas atlánticas, conocidas como Falkland, vino a abortar el incipiente establecimiento. Ya vimos como Byron tomó posesión de una de las islas, cuyo derecho reclamaban los británicos arguyendo que fueron descubiertas por el capitán John Davis en 1592, y este inusitado interés europeo por las Malvinas despertó los celos de las autoridades españolas, quienes las reclamaron ante Versalles como pertenecientes a sus posesiones americanas. Luis XV —aliado del monarca español— accedió y envió por tercera vez a Bougainville para que pusiese las islas a litigio bajo la soberanía de Carlos III.

En este contexto es cuando se produce la propuesta de la expedición al Pacífico, ya que, teniendo Bougainville que regresar al Atlántico sur, cabía la posibilidad de seguir la exploración del gran océano y convertir un decepcionante viaje en una gran campaña de descubri-

mientos y de honor nacional. Fracasados los intentos de colonizar las Malvinas y la Guayana, el gran océano se presentaba como el marco idóneo para realizar nuevos intentos. Así lo consideró también el duque de Praslin, secretario de Estado de la Marina, aceptando el viaje. Bougainville contó con una fragata llamada *Boudeuse* y una urca, la *Etoile,* para transportar alimentos. El responsable de la expedición tenía por entonces un gran prestigio como matemático, diplomático y marino, además de la protección en palacio de la Pompadour.

La *Boudeuse,* de 550 toneladas, se había botado en la primavera de 1766 y se armó en Nantes, mientras la *Etoile* hacia lo propio en el puerto de Rochefort. Aquélla contó con 11 oficiales y 203 hombres, y ésta con 8 oficiales y 108 hombres. Como segundo de Bougainville se nombró a un experto marino, Duclos-Guyot, y el mando de la urca se puso bajo las órdenes de Chesnard de la Giraudais. Otros importantes miembros de la expedición fueron el naturalista Joseph Philibert Commerson, recomendado por Buffon, el príncipe alemán de Nassau-Siegen, joven libertino que huía de sus acreedores, el cirujano mayor F. Vivès, el teniente de navío de la Compañía de Indias Caro l'Ainé, el pilotín Verón, encargado de las observaciones astronómicas, y el ingeniero cartógrafo Routier de Romainville. La *Boudeuse* levó anclas el 15 de noviembre de 1766 del puerto de Nantes, si bien un accidente en el palo mayor a causa de una tempestad les obligó a regresar a las costas francesas, partiendo definitivamente del puerto de Brest el 5 de diciembre.

La primera parte del viaje los llevó hasta el puerto español de Montevideo, donde los esperaban dos fragatas españolas, la *Esmeralda* y la *Liebre,* que debían seguir las aguas de los franceses con el fin de posesionarse de las islas Malvinas en nombre de Carlos III, ceremonia que se realizó el 1 de abril de 1767. Varios de los colonos franceses allí establecidos se quedaron, otros regresaron a Francia y diez de ellos se embarcaron en la *Boudeuse* como marineros. La fragata aguardó inútilmente a la urca compañera y, ya en el límite de sus provisiones, decidió viajar hasta Río de Janeiro, donde encontró a la *Etoile* reparándose. Las autoridades portuguesas fueron muy amables en un principio, pero más tarde el mal genio del virrey se hizo sentir insistentemente hasta provocar la salida de las naves expedicionarias, que decidieron terminar sus preparativos en Montevideo. En este puerto español anclaron entre el 31 de julio y el 14 de noviembre, recibiendo todas las

atenciones y víveres que demandaron a los españoles. Durante estas escalas, Commerson aprovechó el tiempo para preparar interesantes colecciones botánicas y, entre las plantas, una muy significativa, la buganvilla: «una planta admirable de grandes flores de un color violeta suntuoso que servía de adorno en muchas casas».

La estancia de la expedición en Montevideo y Buenos Aires coincidió con la expulsión de los jesuitas de los dominios españoles. Bougainville fue testigo de las dificultades para aplicar dicha orden en las misiones.

> Hacer detener a los jesuitas en medio de los poblados no se sabía si los indios querrían sufrirlo, y hubiese sido preciso sostener esta ejecución violenta con un cuerpo de tropas bastante numeroso para hacer frente a todo acontecimiento... El gobernador se determinó a contemporizar y se contentó por el momento con escribir a las misiones que se le enviase en el acto al corregidor y un cacique de cada poblado, para comunicarles carta del rey [17].

En cuanto a la extensión de las misiones, el capitán francés escribió:

> Estas misiones de los guaranís y de los tapes en el Uruguay no eran las únicas que los jesuitas hubiesen fundado en América meridional. Más al norte habían reunido y sometido a las mismas leyes a los mojos, chiquitos y los avipones. Formaban también nuevas reducciones al sur de Chile, del lado de la isla de Chiloé; y desde hacía algunos años se habían abierto un camino para pasar de esta provincia al Perú, atravesando el país de los chiquitos, camino más corto que el que se seguía hasta el presente [18].

Finalmente, el 14 de noviembre de 1767 la expedición inició definitivamente la campaña de exploraciones en el Pacífico. Su próxima escala sería el estrecho de Magallanes, donde sufrieron tiempos adversos que demoraron la travesía por espacio de cincuenta y dos días. Los marinos y astrónomos unieron sus esfuerzos para cartografiar y situar correctamente las numerosas bahías, islotes y cabos que la accidentada

[17] L. A. de Bougainville, *Viaje alrededor del mundo,* Madrid, 1966, p. 78.
[18] *Ibidem,* p. 80.

geografía de Magallanes presentaba. Además de estos trabajos, Commerson, ayudado por el príncipe Nassau, desembarcó para herborizar. No faltaron los encuentros con los patagones, cuyas rasgos físicos describió Bougainville en su diario:

> Estos hombres son de hermosa talla; entre los que hemos visto, ninguno era menor de cinco pies y cinco a seis pulgadas, ni mayor de cinco pies y nueve o diez pulgadas; las gentes de la *Estrella* habían visto en el viaje precedente varios de seis pies. Lo que me ha parecido que era gigantesco en ellos es su enorme anchura de espaldas, el tamaño de su cabeza y la robustez de sus miembros. Son robustos y bien nutridos; sus nervios son tensos; su carne, firme y sostenida; es el hombre que entregado a la naturaleza y a un alimento jugoso, ha adquirido todo el crecimiento de que es susceptible; su cara no es dura ni desagradable, varios la tienen linda, es redonda y un poco aplastada; sus ojos son vivos; sus dientes, extremadamente blancos, no tendrían en París más que el defecto de ser anchos; llevan largos cabellos negros atados a la coronilla. Los he visto que tenían bajo la naríz bigotes más largos que espesos. Su color es bronceado, como lo es, sin excepción, el de todos los americanos, tanto de los que habitan la zona tórrida como de los que nacen en las zonas templadas y glaciales. Algunos tenían las mejillas pintadas de rojo; nos ha parecido que su lengua era dulce y nada descubre en ellos carácter feroz [19].

El 26 de enero de 1768 la fragata y la urca desembocaron en el Pacífico. Bougainville intentó llegar a la isla de Juan Fernández con el fin de contar con correctas posiciones astronómicas antes de abordar la singladura del gran océano. Sin embargo, los vientos se lo impidieron y tuvo que navegar hacia el noroeste a la búsqueda de la Tierra de Davis, empresa que, una vez más, resultó infructuosa. Durante el día, las dos naves expedicionarias se alejaban todo lo que podían para abarcar el mayor espacio posible, reuniéndose cada noche. Nada más salir del estrecho se produjeron varios males de garganta que Bougainville achacó a las aguas de nieve de Magallanes, por lo que ordenó «poner todos los días en la cámara de la carne una pinta de vinagre y granadas al rojo». Los resultados fueron muy satisfactorios, al igual que el uso del polvo de limonada y del agua destilada:

[19] *Ibidem,* p. 92.

> Se les daba todos los días a cada uno una azumbre de limonada hecha con el polvo de Faciot; hemos tenido en este viaje los mejores resultados con este polvo. Había también comenzado el 3 de marzo a servirme de la alquitara de monsieur Poisonnier y hemos continuado hasta Nueva Bretaña empleando el agua así destilada para la sopa y la cocción de la carne y de las legumbres. El suplemento de agua que nos proporcionaba nos ha sido de la mayor utilidad en esta larga travesía [20].

Durante las siguientes semanas, Bougainville continuó hacia el oeste, avistando tierra el 22 de marzo: cuatro islotes y una islita. Aquéllos recibieron el nombre de los cuatro Farcandins, mientras ésta, que estaba rodeada de una playa de arena muy llana y tenía todo el interior cubierto de espesos bosques y de enormes cocoteros, fue bautizada como isla de los Lanceros, ya que avistaron a varios isleños desnudos en la playa con largas lanzas. Nuevas islas fueron descubiertas en las jornadas sucesivas, pero debido a los numerosos obstáculos y riesgos para ser reconocidas y desembarcar, recibieron el nombre de archipiélago Peligroso. La expedición navegaba entre las Tuamotu, varias de cuyas islas fueron señaladas por Bougainville: Vahitahi, Akiaki (los Lanceros), Hao (isla del Arpa), Marokau, Hikueru, Reitoru, Haraiki y Anaa. Mientras contempla la isla del Arpa, el capitán se pregunta:

> Por lo demás, esta tierra tan extraordinaria, ¿está en formación? ¿Está en ruinas? ¿Cómo se ha poblado? Sus habitantes nos han parecido de gran talla y bien proporcionados. Admiro su valor si viven sin inquietud en estas fajas de arena que un huracán puede de un momento a otro sepultar en las aguas. Es verdad que tienen piraguas con las que pueden trasladarse a las islas vecinas y que su bagaje es poco considerable [21].

Traspasadas las Tuamotu, la expedición se dirigió hacia las islas de la Sociedad, bautizadas por Bougainville archipiélago de Borbón. El 2 de abril los expedicionarios avistaron una montaña alta y muy escarpada que llamaron Boudoir o el Pico de la Boudeuse, que no era otra

[20] *Ibidem,* p. 125.
[21] *Ibidem,* pp. 123-124.

que la Mehetia, visitada por Wallis en 1767. Corrieron al norte para reconocerla y entonces vieron una nueva tierra al oeste 1/4 noroeste, cuya costa ofrecía una extensión indeterminada. Bougainville había llegado a Tahití.

El 4 de abril los expedicionarios se vieron rodeados por más de cien piraguas, cargadas de cocos, bananas y otros frutos del país, con las que iniciaron un fructífero comercio, el cual se amplió durante los dos días siguientes a otros productos como palomas y gallinas. No se habían visto mujeres hasta entonces, pero el día 6 por la mañana una multitud de venus hicieron tambalear la disciplina del barco:

> Las piraguas estaban llenas de mujeres que no ceden por lo agraciado de su rostro a la mayor parte de las europeas y que en cuanto a la belleza del cuerpo podrían disputarla a todas con ventaja. La mayor parte de estas ninfas estaban desnudas porque los hombres y las viejas que las acompañaban les habían quitado la faldilla con que ordinariamente se envuelven [...]. Los hombres, más simples o más libres, se dieron a conocer en seguida claramente; nos invitaban a escoger una mujer, seguirla a tierra y sus gestos inequívocos demostraban la manera como había que conducirse con ella. Y pregunto ahora: ¿cómo retener en el trabajo, en medio de espectáculo semejante, a cuatrocientos franceses jóvenes, marinos, y que desde hacía seis meses no habían visto mujeres? [22].

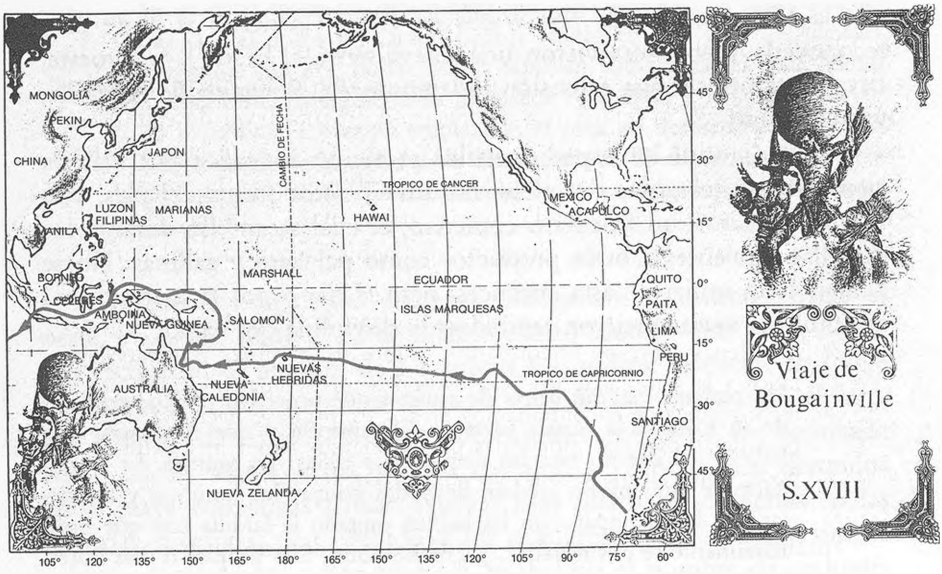
Sin embargo, un cocinero francés que, a pesar de las precauciones del capitán, había bajado a tierra, volvió más muerto que vivo:

> Apenas puso pie a tierra con la bella que había elegido, se vio rodeado de una multitud de indios que le desnudaron en un instante y le dejaron desnudo de pies a cabeza.

La curiosidad de los indígenas les había llevado a comprobar si aquel hombre extranjero era igual que ellos.

Terminadas las labores de amarre, Bougainville bajó a tierra acompañado de varios de sus oficiales. Visitó al jefe de los isleños en su casa y le pidió permiso para construir una barraca en donde poder

[22] *Ibidem*, pp. 128-129.



Mapa del viaje de Bougainville.

atender mejor a los expedicionarios enfermos de escorbuto. Comunicó a Ereti, jefe indígena, que se marcharían tras dieciocho días, lo que consiguió a pesar de la reticencias de alguno de los miembros de su consejo, quienes quisieron reducir el permiso a tan sólo nueve días. Llegados a un acuerdo, el propio mandatario insular ofreció un espacioso cobertizo para albergar a los treinta y cuatro enfermos, el cual pronto se convirtió en un centro de intercambios:

> Llevaban allí los insulares de todas partes frutos, pollos, cochinillos, pescado y piezas de tela, que cambiaban por clavos, útiles, perlas falsas, botones y otras mil bagatelas, que eran tesoros para ellos. Por lo demás, examinaban atentamente lo que podía complacernos [23].

Tan sólo la habilidad de los isleños para el robo preocupaba a los franceses, por lo que Bougainville puso vigilancia al cobertizo y ordenó tirar sobre los ladrones.

[23] *Ibidem*, p. 132.

Las relaciones fueron muy cordiales durante el resto de la escala en Tahití, tan sólo ensombrecidas por la aparición el día 10 de un insular asesinado. Bougainville describió en su diario los usos amorosos que convirtieron a la lejana isla del Pacífico en una leyenda durante el resto de la centuria, amén de la belleza y dones de que la naturaleza había dotado a la isla. Los franceses contribuyeron a la misma con nuevos cultivos de trigo, cebada, avena, arroz, maíz, cebollas y semillas de huerta de varias especies. Bougainville había encontrado el paraíso:

> Un pueblo numeroso goza allí tesoros que la Naturaleza vierte a manos llenas sobre él. Encontramos grupos de hombres y mujeres sentados a la sombra de los verjeles; todos nos saludaban amistosamente; los que nos encontrábamos en los caminos se hacían a un lado para dejarnos pasar; por todas partes veíamos reinar hospitalidad, reposo, dulce alegría y todas las apariencias de la dicha [24].

Finalmente, el 16 de abril el capitán dio orden de levar anclas, ya restablecida la tripulación, y ante el peligro de perder los barcos por los fuertes vientos y el desgaste de los cables a causa de los corales del fondo. Cuatro días antes, los expedicionarios habían enterrado una placa en la que se había grabado el acto de toma de posesión. La tierra descubierta fue bautizada como Nueva Cíteres, mientras la totalidad del archipiélago recibió el nombre de Borbón. La despedida fue muy emotiva, embarcándose con los franceses el hijo de uno de los caciques de la isla llamado Aoturu.

> Nos separamos así —escribe Bougainville— de este buen pueblo y no quedé menos sorprendido del pesar que les causaba nuestra partida que lo había sido de su confianza afectuosa a nuestra llegada [25].

Desde Tahití, la expedición francesa puso rumbo al oeste, pasando entre otras islas del archipiélago Borbón. El nativo embarcado les ayudó a identificarlas e intentó en vano conducirles a una rica en cocos, bananas, gallinas, cerdos y mujeres que conocía. Durante el resto del mes de abril el tiempo fue bueno, por lo que pudieron avistar el 3

[24] *Ibidem*, p. 133.
[25] *Ibidem*, p. 138.

de mayo nuevas islas hacia el noroeste. Se trataba de Manua y Tutuila, en el grupo de las Samoas, que Bougainville bautizó como isla de los Navegantes y creyó que se trataba de las islas descubiertas por Tasman y las islas Salomón debido a sus coordenadas. Pronto se inició un activo intercambio con sus naturales, cuyos rasgos físicos describió el capitán en su diario:

> Estos insulares nos han parecido de estatura media, aunque ágiles y dispuestos. Tienen el pecho y los muslos, hasta encima de las rodillas, pintados de un azul oscuro; su color es bronceado. Hemos notado uno mucho más blanco que los demás. Se cortan o se arrancan la barba; uno sólo la llevaba un poco larga; todos en general tenían los cabellos negros y levantados sobre la cabeza [26].

No creyó el capitán que estos isleños fuesen tan dulces como los tahitianos, puesto que su fisonomía era más salvaje, aunque le causó gran admiración la forma de construir sus piraguas.

Desde el 6 de abril y hasta el día 20, la expedición encontró continuas calmas y lluvias y vientos del oeste. El desconocimiento de los mares que navegaban obligó a los expedicionarios a caminar a tientas, cambiando de derrotero cuando el horizonte estaba muy negro ante ellos. A estos problemas técnicos se les unieron otros más humanos. Casi todos los oficiales y una larga lista de marineros padecían síntomas del escorbuto. Para ellos se guardaban los mejores bastimentos, por lo que la alimentación del resto de la tripulación se redujo a legumbres secas y salazones. Por si fuera poco, varias enfermedades venereas cogidas en Tahití empezaron a mostrar sus conocidos síntomas en varios hombres.

En su curso hacia el oeste, los franceses avistaron de nuevo tierra el día 22. Cuatro islas fueron bautizadas como Pentecostés (Raga), Aurora (Maewo), Pico de la Estrella (Mera Lava) y Leprosos (Aoba), todas ellas pertenecientes a las Nuevas Hébridas. En una de ellas desembarcaron tres bateles con el fin de cortar leña, reconocer la isla y conseguir refrescos para los enfermos. A pesar de las amenazas de los isleños, los franceses los atrajeron con pequeños regalos y pudieron

[26] *Ibidem*, p. 158.

hacer leña y buscar frutos, manteniéndose los nativos en actitud pacífica junto a los visitantes, aunque nunca quisieron deponer sus armas. Antes de regresar a bordo, los franceses enterraron al pie de un árbol el acta de toma de posesión de la isla grabada sobre una tabla de encina. Entonces, los nativos empezaron a lanzar piedras y flechas, entrando en el agua para atinar mejor el tiro. Sin embargo, una descarga sirvió para hacerles retroceder con gran griterío hacia el interior de la isla.

Bougainville diferenció dos clases de isleños, unos mulatos y otros negros:

> Sus labios son gruesos; sus cabellos, algodonosos, aunque algunos tienen el pelo de color azafranado. Son pequeños, feos, contrahechos, y la mayor parte roídos de lepra, circunstancia que nos ha hecho llamar a la isla de los Leprosos. Aparecieron pocas mujeres y no eran menos repugnantes que los hombres; van desnudos; apenas se cubren con una esterilla las partes naturales; las mujeres tienen también bandas para llevar a sus hijos sobre la espalda; hemos visto algunos de los tejidos que los componen, en los que había muy lindos dibujos, hechos con un hermoso tinte carmesí. He notado que ninguno de ellos tenía barba; se agujerean las narices para colgar de ellas algunos adornos; llevan en sus brazos en forma de brazaletes un diente de babirusa o un gran anillo de una materia que creí marfil, y al cuello placas de concha de tortuga, que nos han hecho entender que era común en su ribera [27].

La principal preocupación del capitán francés era encontrar ahora una salida hacia el oeste, ya que la costa mostraba varios indicios de pasos o de bahías. La tierra se presentaba desde el este-sureste hasta el oeste-noroeste pero sin que se viese el número exacto de islas de este archipiélago, por lo que fueron necesarias muchas tentativas para descubrir un paso o buscar un fondeadero donde dar descanso a la maltrecha tripulación. El día 26, Bougainville envió los bateles para reconocer una hermosa bahía, produciéndose una refriega con los isleños, en la que éstos sufrieron la peor parte. Al día siguiente se volvió a intentar el desembarco, pero no se encontró fondeadero apropiado. El

[27] *Ibidem*, p. 162.

tiempo era sombrío y la noche tempestuosa. La situación a bordo empeoraba por momentos, lo que empujaba a Bougainville a dirigirse a algún establecimiento europeo. El capitán francés estaba cada día más convencido de haber encontrado la tierra del Espíritu Santo descubierta por el navegante español Quirós:

> Las apariencias parecían conformarse con el relato de Quirós y lo que descubríamos cada día animaba nuestras investigaciones [28].

El 29 de mayo la expedición dejó de ver tierra, dirigiéndose hacia el oeste a lo largo del paralelo 15 grados sur, aunque el lento andar de la *Étoile* dilató la derrota. Los vientos fueron favorables, pero a partir del 4 de junio diversas rompientes y escollos dificultaron la travesía; Bougainville se encontraba ante la gran barrera coralífera australiana, la cual le causó una gran preocupación. Presintió la cercanía de Australia, pero pensando en el poco auxilio que en estas costas encontraría, decidió dirigirse al norte en busca de un paso seguro hacia las Molucas.

> No teníamos ya pan más que para dos meses y legumbres para cuarenta días; carne salada teníamos en mayor cantidad, pero apestaba. Preferíamos las ratas que se podían coger [29].

Durante la travesía, sospechó el estrecho que separa Australia de Nueva Guinea, pero no se atrevió a buscarlo y se dirigió al noroeste, sufriendo durante las siguientes semanas varias jornadas de gran peligrosidad.

El 10 de junio avistó Nueva Guinea, una rica y fértil tierra que no pudieron reconocer. Los barcos franceses se introdujeron en el mar del Coral, cuyas múltiples islas, islotes y escollos, junto a la falta de víveres y el mal tiempo, se conjugaron para determinar la peor etapa de la expedición. Finalmente, la expedición pudo atravesar las islas que Bougainville llamó Luisianas y dirigirse hacia las Salomón, en una de cuyas principales islas, bautizada Choiseul, se intentó sin éxito buscar un fondeadero el 30 de junio. El 1 de julio, los franceses pusieron proa al

[28] *Ibidem,* p. 166.
[29] *Ibidem,* p. 169.

noroeste, avistando otras dos islas también pertenecientes al grupo de las Salomón. La primera, muy alta, recibió el nombre de Bougainville, y la segunda, el de Buka, pues en sus proximidades se acercaron tres piraguas con varios nativos que enseñaban cocos y gritaban «*Buca, buca, onelle*».

> Estos negros —escribe Bougainville— están enteramente desnudos. Tienen los cabellos crespos y cortos; las orejas, agujereadas y muy alargadas. Varios tenían la cabellera pintada de rojo y manchas blancas en diferentes sitios de su cuerpo. Parece que mastican betel, puesto que sus dientes están rojos [30].

Tampoco fue posible hacer escala en esta isla, por lo que Bougainville decidió dirigirse hacia Nueva Bretaña, ya que no tenían agua ni leña y los enfermos empeoraban por momentos.

El 6 de julio avistaron una tierra alta y hermosa hacia la cual navegaron y a la una de la tarde encontraron un buen fondeadero en el que anclaron.

> El desembarcadero —escribe Bougainville— era magnífico, sobre arena fina, sin ninguna roca ni ola; el interior del puerto, en un espacio de cuatrocientos pasos, contenía cuatro arroyos.

Fue bautizado como puerto Praslin. Los marineros pudieron hacer agua y leña, pero a pesar de los esfuerzos realizados, no encontraron frutas para atajar el escorbuto, por lo que la estancia se redujo a lo necesario. Antes de partir, los franceses hallaron los restos de la estancia de la expedición de Carteret en aquellos parajes, casualidad bien singular en medio de tantas tierras.

Los expedicionarios no pudieron hacerse a la mar hasta el 24 de julio. El rumbo fue de nuevo hacia el noroeste para atravesar el estrecho entre Nueva Bretaña y Nueva Irlanda, bautizado canal de Saint George. De esta forma accedieron al mar de Bismarck, navegando a lo largo de la costa septentrional de Nueva Guinea hacia el oeste. La carencia de víveres era enorme, a pesar de lo cual:

[30] *Ibidem*, p. 177.

> Los oficiales daban ejemplo y jamás los marineros han dejado de bailar por la tarde, en la miseria como en los tiempos de la mayor abundancia [31].

La necesidad de alimentos les llevó a una nueva escala en la isla de Boeroe, donde los holandeses tenían un establecimiento. El 1 de septiembre, a las diez de la noche, avistaron la citada isla, en donde, a pesar de las primeras reticencias del jefe de la plaza, recibieron los bastimentos que les demandaron y fueron invitados a comer [32].

El 7 de septiembre levaron anclas y se dirigieron a Batavia, en donde los franceses fueron bien recibidos. Durante la navegación entre ambos puertos holandeses, las cartas que portaban sobre esta parte del globo fueron corregidas de numerosos errores que contenían. Doce días antes, Carteret había partido hacia Gran Bretaña. Tras reponer víveres y arreglar pequeños desperfectos, los expedicionarios iniciaron la última etapa del viaje el 16 de octubre. Una nueva escala fue realizada en la isla de Francia, donde Commerson y su fiel criada Baré fueron dejados para iniciar nuevas exploraciones en solitario. Esta famosa criada, llamada Jeane Baré, se había embarcado en la expedición ocultando su identidad, pero, al desembarcar en Tahití, los nativos la descubrieron. Tampoco siguió viaje el astrónomo Veron, aduciendo la necesidad de ir a la India para observar el próximo Paso de Venus. El 8 de enero la expedición avistó el cabo de Buena Esperanza, donde permanecieron hasta el 17 por la tarde, y el 4 de febrero fondearon de nuevo en la isla de la Ascensión, donde comprobaron —gracias a una botella en la que los barcos que hacían escala dejaban su nombre— que el navío de Carteret estaba muy cerca. Efectivamente, el 25 por la tarde avistaron el *Swallow* y al día siguiente se reunieron con él. Bougainville le ofreció cuanto pudiera darle en alta mar, pero Carteret sólo le pidió que llevase a Francia varias cartas que había embarcado en El Cabo.

[31] *Ibidem,* p. 186.

[32] *Ibidem,* p. 198. «Hay que haber sido marino y estar reducido a estos extremos que experimentamos desde hace varios meses para hacerse una idea de la sensación que produce la vista de ensaladas y una buena comida en gentes que estén en semejante estado. Esta comida fue para mí uno de los más deliciosos instantes de mi vida, tanto más cuanto que había enviado a bordo de los navíos con qué comiese todo el mundo tan bien como nosotros.»

> Me hizo el regalo —sigue contando el capitán francés— de una flecha que había recogido en una de las islas halladas en su viaje alrededor del mundo, viaje que estuvo bien lejos de suponer que habíamos hecho. Su navío era muy pequeño y marchaba muy mal, y cuando nos despedíamos de él, lo dejamos como anclado. ¡Cuánto ha debido de sufrir en una embarcación tan mala! Tenía ocho leguas de diferencia entre su longitud estimada y la nuestra; se hacía más al oeste de esta cantidad [33].

Por último, el 16 de marzo de 1769, la expedición francesa entró en Saint-Malo.

Francia consideró todo un éxito la campaña de Bougainville. Desde el punto de vista humano, sólo siete muertos era una cifra más que notable, mientras que desde el científico, los resultados eran magníficos. A pesar de ello, la entrevista entre Carteret y Bougainville en pleno Atlántico marca el fin de una época. Las campañas de James Cook y la utilización de los cronómetros darían una nueva dimensión a los descubrimientos, si bien hay que resaltar las observaciones de Veron y Du Bouchage, quienes calcularon por primera vez la extensión del Pácifico. Por último, la publicación por Bougainville de su viaje alrededor del mundo causó una enorme expectación primero en Francia y luego en el resto de Europa, contribuyendo de forma notable a acrecentar el interés por este gran desconocido.

[33] *Ibidem*, p. 242. Sobre la expedición en general existe un estudio muy cuidado de J. E. Martín-Allanic, *Bougainville navigateur et les découvertes de son temps*, 2 vols, París, 1964.

Capítulo V

LA RESOLUCIÓN DE LOS ENIGMAS DEL PACÍFICO

Las expediciones capitaneadas por James Cook contribuyeron decisivamente al descubrimiento del Pacífico. Numerosos problemas del gran océano fueron resueltos tras sus arriesgadas campañas: acabó con el mito del continente austral, descubrió la Australia Oriental y otras islas del Pacífico, cartografió Nueva Zelanda, confirmó los descubrimientos de Bering en el Ártico, impulsó la navegación y la cartografía del Pacífico e introdujo numerosas mejoras en las condiciones sanitarias y alimenticias de las tripulaciones, disminuyendo notablemente los efectos del escorbuto.

Junto a los tres viajes del gran explorador inglés, estudiaremos en este capítulo las exploraciones españolas del Pacífico durante la segunda mitad de la centuria ilustrada. Su número es muy elevado y las aportaciones, de gran interés para la historia de los descubrimientos. Los virreyes de México y Lima organizaron y financiaron sucesivas empresas que llevaron a las naves españolas a recorrer todo el litoral americano y varias islas del Pacífico. Si a ello le añadimos la tradicional singladura del galeón de Manila, no podemos comprender el poco interés que los historiadores del Pacífico han mostrado hacia las aportaciones españolas de este siglo XVIII.

El capitán James Cook

James Cook nació el 27 de octubre de 1728 en una modesta casita de adobe, en Marton-in-Cleveland, una perdida aldea de Yorkshire. Era el segundo de los nueve hijos de un sencillo campesino, que quiso

cambiar el destino de su vida enrolándose en el puerto de Whitby como grumete de un barco carbonero llamado el *Freelove*, perteneciente a la compañía Walker. Durante el invierno, en que se dejaba de salir a la mar, James Cook trabajó en las canteras, y, animado por John Walker, empezó a estudiar matemáticas. Whitby era un próspero puerto comercial que mantenía relaciones con todo el mundo, pero especialmente con el resto de las costas inglesas y con el Báltico, gracias a sus doscientos barcos. John Walker fue un comerciante de carbón, uno de los ramos más prósperos del comercio británico. Las aguas del Mar del Norte, peligrosas, con frecuente mal tiempo, tormentas y nieblas, fue la escuela de nuestro hombre, de igual forma que lo fue para Francis Drake u Horacio Nelson. Tras tres años de aprendizaje y ocho de responsabilidades en los barcos, Cook llegó a ser un experimentado marino, muy respetado por sus hombres. Nombrado segundo de a bordo de uno de los barcos de Walker, le fue ofrecido el mando del *Friendship* como próximo sucesor de su capitán. Entonces, la guerra de los Siete Años, desatada en julio de 1755, le impulsó a enrolarse en la Marina Real, sirviendo bajo las órdenes de sir Hugh Palliser en el *Eagle*, quien pronto demostró interés por este marino autodidacta que había estudiado astronomía y geografía en sus ratos libres. El sorprendente paso de Cook a la Royal Navy es todavía motivo de especulación, ya que las pagas y las condiciones de vida en la misma eran poco atrayentes para una persona con la posición alcanzada por nuestro marino. Si fue el patriotismo el culpable de su decisión, o el deseo de navegar por otros mares que los habituales en sus rutas comerciales, sigue siendo un misterio, pero, al parecer, siempre tuvo la ambición de pertenecer a la Marina [1].

Su experiencia en la mar le sirvió para subir peldaños rápidamente. En el *Eagle* fue nombrado ayudante del piloto de la nave y, ayudado por Palliser, se le confiaron misiones de responsabilidad. Pasó con éxito el

[1] La bibliografía sobre el capitán Cook y sus viajes es enorme, como demuestra el estudio de W. K. Beddie, *Bibliography of Captain James Cook*, Sidney, 1970, 894 pp. Uno de los últimos estudios sobre el mismo es L. Withey, *Voyages of Discovery. Captain Cook and the Exploration of the Pacific*, Berkeley y Los Ángeles, 1989. Más reciente aún es el catálogo de la exposición *Captain Cook Explorer. The International Exhibition*, Greenwich, 30 marzo-30 septiembre de 1990, donde se recogen interesantes novedades sobre la vida y las empresas de Cook.

examen de piloto y le fue encomendado dicho empleo en el *Pembroke*, a bordo de cuya nave participó en operaciones de guerra en contra de los franceses en aguas canadienses: primero en la captura de Loiusbourg, formando parte de la escuadra del almirante Boscawen, y después en el sitio de Quebec. Cook fue encargado de custodiar varios navíos durante la noche del desembarco de las tropas mandadas por el general Wolfe, quien –pese a su muerte durante el asalto– obtuvo un rotundo éxito y puso en manos de Gran Bretaña la colonia canadiense de los franceses (13 de septiembre de 1763). Poco antes, el futuro descubridor del Pacífico pudo mostrar sus habilidades cartográficas al serle encomendado el levantamiento de la carta hidrográfica del río San Lorenzo.

Nuevos levantamientos realizó Cook en Terranova y las costas de El Labrador, a donde llegó tras los pasos de Palliser, quien fue nombrado gobernador de Terranova en 1763. En esta última isla pudo observar un eclipe solar en agosto de 1766, cuya memoria fue enviada a la Royal Society de Londres, quien le abrió sus puertas. Así, cuando el almirantazgo decidió enviar una expedición al Mar del Sur para observar el Tránsito de Venus por el disco solar en 1769 y para buscar el mítico continente austral, eligió a James Cook en detrimento de otros candidatos, como el gran especialista de los viajes al Pacífico Alexander Dalrymple, quien exigió ser nombrado capitán de navío a pesar de no pertenecer a la Royal Navy.

Primer viaje de Cook (1768-1771)

El primer viaje de Cook tenía la finalidad de trasladar a una isla del Pacífico descubierta por Wallis y bautizada isla del Rey Jorge a un astrónomo, establecer en tierra un observatorio y observar desde él el Tránsito de Venus en la última oportunidad que tenían los hombres ilustrados de verificarlo. Paralelamente, tanto el rey como el almirantazgo estuvieron de acuerdo en aprovechar la ocasión para buscar el continente austral, siguiendo una ruta más al sur de la seguida por Wallis, y realizar un completo programa de observaciones físicas y de historia natural en tan lejanas regiones. Para ello, el barco elegido para la empresa, el *Endeavour*, fue dotado de un famoso astrónomo, Charles Green, muerto durante la travesía en enero de 1771, y un grupo de científicos dirigidos por Joseph Banks, hijo de un acaudalado médico,

que dedicó parte de su fortuna a sufragar los gastos del viaje. Le acompañaron su ayudante Daniel Solander, discípulo de Linneo, Herman Spöring, secretario sueco, Alexander Buchan, dibujante, cuatro criados, dos de ellos negros, y dos galgos. El pequeño grupo científico convivió con alguna dificultad con el resto de la tripulación, que contaba con algunos experimentados marinos en el Pacífico, como John Gore, segundo teniente, Charles Clerke, guardiamarina, y Molyneux, contramaestre, que habían participado en los viajes de Byron y de Wallis.

James Cook tenía cuarenta años al iniciar el viaje. Gozaba de gran prestigio entre sus oficiales y hombres, era alto y fuerte, un tanto severo y seco, y de carácter enérgico, pues se encolerizaba a la mínima contradicción; cumplía el reglamento con toda escrupulosidad y se mantenía inmutable con los castigos. El barco elegido para el viaje, el *Endeavour Bark*, era un simple barco carbonero, familiar para Cook, con amplias bodegas, lo que permitía embarcar víveres para quince meses y disponer salas para que los científicos pudieran deserrollar sus actividades a bordo. El capitán lo eligió, además, por encontrarlo «más apropiado para acercarse a tierra y precisar de menos gente que otros barcos de carga en las maniobras». El viejo barco carbonero iba revestido de un forro de madera tratada contra los gusanos y de un forro de cobre. La tripulación total ascendió a noventa y cuatro hombres, entre ellos doce infantes de marina y once civiles. Treinta y ocho de ellos murieron durante el viaje y uno desertó.

El 26 de agosto de 1768 la expedición se hizo a la mar desde el puerto de Plymouth, dirigiéndose hacia la isla de Madeira, en donde hicieron escala entre el 14 y el 19 de septiembre. Reanudado el viaje, el 26 de octubre cruzaron la línea ecuatorial, escribiendo Cook en su diario que:

> Todos aquellos que no podían probar, con la carta de navegación en la mano, que no cruzaban la línea por primera vez, y eran la mayoría, debían pagar una botella de ron o recibir el bautismo de la línea (ser sumergidos en el mar); y como muchos de nuestros hombres escogieron el bautismo, ya que el estado el tiempo era favorable, esta ceremonia fue aplicada a veinte o treinta de entre ellos para gran diversión de los demás [2].

[2] Capitán J. Cook, *Primer Viaje, Diarios de 1768 a 1771*, Palma de Mallorca-Barcelona, 1982, p. 14.

El 14 de noviembre, el *Endeavour* llegó a Río, siendo acogida la expedición británica con gran frialdad por parte del virrey lusitano. Los incidentes se multiplicaron, siendo prohibida la bajada de la tripulación a tierra por parte de las autoridades locales, si bien, Banks, Solander y Parkinson lograron burlar la vigilancia y recorrer los alrededores de la ciudad. En una escala siguiente, también en las costas de Brasil, una colección de mariposas se posó por todo el barco.

Los expedicionarios siguieron costeando hacia el sur, avistando las islas Malvinas y penetrando en el Pacífico a través de los estrechos de Le Maire (entre la isla de Staaten y la Tierra de Fuego) y el cabo de Hornos. El 16 de enero anclaron en la bahía del Buen Suceso con el fin de poner los cañones en su sitio y realizar otras maniobras. Cook, acompañado de Banks y Solander, bajó a tierra para buscar agua y reconocer a los nativos, quienes se presentaron ante los expedicionarios sin ningún temor.

> Su talla —escribió el capitán— es ligeramente inferior a la normal, su piel de un color de cobre oscuro, llevan el cabello largo y pintan rayas sobre sus cuerpos con pintura generalmente roja y negra. Su vestimenta se compone en todo y por todo de una piel de guanaco o de foca, tal cual se ha desprendido del lomo del animal [3].

James Cook concluyó afirmando que era una raza consistente, pero la más miserable que existía sobre la tierra. Banks, Solander, Green, John Monkhouse y sus criados escalaron una montaña de las proximidades para recoger plantas, pero el frío intenso y el cansancio les obligaron a descansar junto a un fuego. A la mañana siguiente, los dos criados negros de Banks habían fallecido por congelación.

El 25 de enero, la expedición avistó el cabo de Hornos, aunque Cook no se atrevió a indentificarlo con total seguridad a causa de las espesas brumas y la inexactitud de los mapas. Después de treinta y tres días de viaje costeando la Tierra de Fuego, el *Endeavour* penetró en las aguas del Pacífico, poniendo rumbo al noroeste. El 4 de abril, a las diez de la mañana, la tripulación avistó la primera isla del gran océano, Vahitahi, una de las islas del archipiélago de las Tuamotu:

[3] *Ibidem*, p. 15.

> Nos dirigimos directamente hacia ella —escribe Cook— y pronto vimos que se trataba de una isla de forma ovalada y de unas dos leguas, aproximadamente, de perímetro, con un lago en el centro, de donde le vino el nombre de Lagon que yo le asigné [4].

Varios hombres fueron avistados en la costa con largas lanzas en las manos, como si quisieran impedir un desembarco. La piel era de color cobre oscuro, los cabellos largos y negros, y estaban desnudos a excepción de un exiguo taparrabo.

Las Islas de la Sociedad

Finalmente, el 11 de abril divisaron la isla elegida para realizar la observación del Tránsito de Venus: se trataba de Tahití, en donde Cook permanecería por espacio de tres meses. El *Endeavour* ancló el día 13 en la bahía de Matavai, situada en la parte norte de la isla, que fue bautizada como bahía Real. Ese mismo día, Cook escribió en su diario que la tripulación gozaba de buena salud gracias a la col fermentada (chucrut), a las pastillas de caldo concentrado y a la malta:

> La chucruta se servía a los hombres los días que tocaba carne y el caldo los días de bayan. Con la malta se hacía mosto que el médico administraba a discreción a todo aquel que presentara el menor síntoma de escorbuto. Por estos medios y gracias a la vigilancia del señor Monkhouse, el cirujano, impedimos que la enfermedad se asentara en el buque [5].

Poco después de anclar, un gran número de nativos se acercó en sus canoas, llevando cocos a los que daban un gran valor. Entre ellos, había un anciano, llamado Atouhaa, que fue reconocido por el teniente Gore, quien había visitado anteriormente la isla con la expedición de Wallis. Cook lo hizo subir a bordo y le dispensó una especial acogida con la idea de que podía serles de gran utilidad en el futuro. Al principio, los nativos se mostraron muy asustados, pero poco a poco

[4] *Ibidem*, p. 16.
[5] *Ibidem*, p. 17.

se fueron habituando a la presencia de los ingleses. En cuanto el barco estuvo asegurado, Cook, Banks y un grupo de hombres armados bajaron a tierra y fueron a visitar las casas y las plantaciones de los nativos. Anduvieron por el bosque durante buen rato, comprobando que sus habitantes no eran numerosos, y regresaron al barco para dormir. A pesar de que ningún obstáculo se había opuesto a su desembarco, Cook dictó varias normas para regular el contacto entre los isleños y sus hombres en adelante, en las cuales también se puede comprobar una preocupación económica:

> 1. Esforzarse por todos los medios honrados por establecer amistad con los nativos y dar siempre pruebas de humanidad en las relaciones con ellos.
> 2. Una o varias personas escogidas a propósito se encargarán de negociar con los nativos para toda clase de víveres, frutos y otros productos de la tierra; y ningún oficial, marinero u otra persona perteneciente al navío, excepto las que para ello hayan sido designadas, negociará ni ofrecerá negociar ninguna clase de víveres, frutos y otros productos de la tierra a menos que tenga mi permiso.
> 3. Cualquiera que en tierra se vea dedicado a cualquier tarea observará estrictamente las mismas reglas; y si por negligencia pierde alguna de sus herramientas o una de sus armas, o deja que se las roben, el valor entero le será retenido de su paga, conforme al uso de la marina en tales casos y recibirá un castigo consecutivo proporcionado a la falta.
> 4. La misma pena será infligida a toda persona que sea sorprendida intentando desfalcar o desfalcando sea lo que fuere proveniente de las reservas del buque, cualquiera que sea su naturaleza.
> 5. Ninguna clase de hierro y nada que esté hecho en hierro, ninguna clase de tela u otros artículos útiles o necesarios serán intercambiados por otra cosa que no sean víveres [6].

El 14 de marzo, Cook y todos los oficiales se dirigieron hacia el oeste en dos embarcaciones con el fin de buscar un puerto más apropiado. Llegados al abra que Wallis llamó Grand Canot, tuvieron la oportunidad de conocer a dos jefes: el primero recibió el nombre de Hércules y el segundo Licurgo. Este último, cuyo verdadero nombre era

[6] *Ibidem*, p. 18.

Tuburai Tamaidé, los recibió muy cordialmente y protagonizó un curioso suceso. Los isleños eran muy aficionados a robar cuanto podían del barco y de los bolsillos de los marineros, hasta tal punto que la situación se hizo preocupante: al doctor Solander le robaron un catalejo y a Monkhouse le faltó su tabaquera. Enterado el cacique, se mostró muy contrariado y ofreció cuanto tenía en su casa, pero los extranjeros le respondieron que sólo deseaban lo que les había sido robado, de manera que envió a sus hombres y al poco rato regresaron con los objetos hurtados. Sin embargo, las sustracciones se reanudaron al día siguiente. Cook, Solander, Banks, Green y un destacamento armado bajaron a tierra para levantar una tienda en el lugar más apropiado para observar el Tránsito de Venus. Determinado el sitio, se delimitó el terreno que los ingleses querían ocupar durante los siguientes días para poder observar el raro fenómeno astronómico y regresaron al barco tras dejar a un pequeño destacamento a cargo de su cuidado. Muchos nativos se habían reunido en sus inmediaciones, algunos de los cuales los acompañaron a su regreso. Entonces, Banks cazó tres patos con un tiro de su fusil, cuyo estruendo les causó gran pavor y sorpresa, pero el efecto fue contrario al que se esperaba:

> Al poco tiempo de habernos alejado de las tiendas, los nativos se agruparon alrededor, y uno de ellos, el más audaz, empujó e hizo caer al centinela, le arrancó el fusil golpeándolo de nuevo y se escapó seguido por todos los demás [7].

El joven oficial que mandaba la tropa ordenó hacer fuego: el resultado fue un isleño muerto y varios heridos. Todos los tahitianos huyeron a excepción del viejo Atouhaa.

El día 17 murió el dibujante Alex Buchan, siendo su cuerpo echado el agua por desconocerse cuáles eran las costumbres de los nativos a este respecto. Por la noche, Cook y Green bajaron a tierra para observar un eclipse del primer satélite de Júpiter, pero las nubes lo impidieron. Días más tarde, el 21, Green y Monkhouse se toparon con el cadáver del nativo muerto por los disparos del oficial inglés. Estaba

[7] *Ibidem*, p. 21.

sobre un túmulo junto a la casa en la que había vivido siempre, a pesar de que el hedor era insoportable.

> El cadáver yacía —escribe Cook— en la cabaña sobre un chasis de madera cuyo fondo era de estera, como los bastidores usados en el mar, y elevado unos cinco pies por encima del suelo apoyado sobre cuatro pilares. El cuerpo estaba recubierto por una estera y por encima una tela blanca; encima del cadáver había una maza de madera que es una de sus armas de guerra. La cabeza del cadáver se encontraba muy cerca del extremo cerrado de la cabaña y también había dos cáscaras de coco vacías, como las que ellos suelen usar a veces para llevar agua; al otro extremo de la cabaña había un manojo de ramas verdes y algunas secas, plantado en el suelo y a su lado una piedra de las dimensiones de un coco. Cerca había un banano joven, como los que ellos utilizan como símbolo de la paz, y a su lado un hacha de piedra [8].

El capitán Cook comenta al respecto que los tahitianos creían en un destino futuro junto a la existencia de un Ser Supremo. Las ofrendas estaban destinadas a servirle en el otro mundo o como ofrenda a una divinidad, siendo partidario de esta última idea, aunque recuerda que:

> los misterios de todas las religiones son muy oscuros e incluso los que hacen profesión de fe en ellos no los comprenden fácilmente [9].

El 28 de abril, Oberea, la reina de la isla descrita por Wallis, visitó a Cook. Su poder había disminuido para entonces y Toutaha, que parecía el principal jefe de la isla, se mostró contrariado por el recibimiento que los ingleses le dispensaron. «Esta mujer tendrá unos cuarenta años y, como la mayor parte de las mujeres del país, es muy masculina». Los nativos seguían acercándose a diario tanto al barco como al fuerte inglés que poco a poco se iba levantando. Como el día del Tránsito de Venus se iba acercando, los astrónomos se dispusieron a instalar todos los instrumentos que portaban para observar el

[8] *Ibidem*, p. 23.
[9] *Ibidem*, p. 24.

fenómeno, pero el octante no apareció en la caja. En seguida, Solander y Green fueron en su búsqueda, pues su uso era fundamental para la próxima observación, trayéndolo felizmente hacia las ocho de la noche acompañados de Cook, quien también había salido a su encuentro. Al llegar, vieron prisionero a Toutaha, que había sido retenido por el primer teniente Zachary Hicks hasta que el capitán regresase. Fue puesto en libertad, siendo abrazado y recibido con lágrimas por sus parientes.

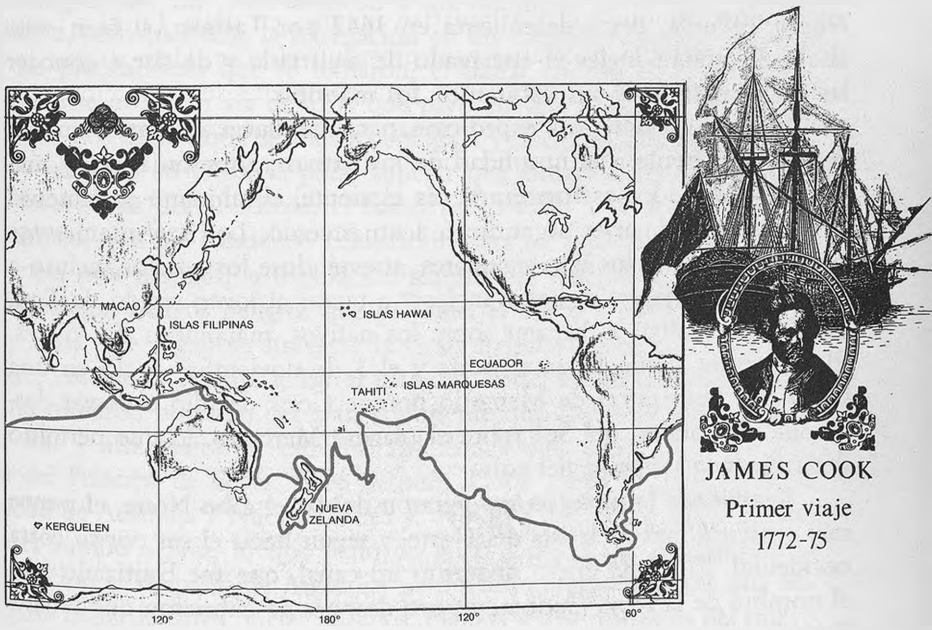
El 3 de junio, los expedicionarios pudieron observar el Tránsito de Venus con toda satisfacción, pues en todo el día no se vio ni una sola nube. Sin embargo, los cálculos realizados por Solander difirieron sensiblemente de los logrados por Green y Cook, ya que el telescopio utilizado por aquél era más potente que los de éstos. Cumplido con este importante cometido, la expedición debía ponerse de nuevo en camino, aunque todavía tardarían un mes en dejar Tahití a causa de las reparaciones necesarias para proseguir el viaje. Demora que los naturalistas ingleses aprovecharon para completar sus colecciones de plantas y animales, y los pintores para dibujar exquisitas láminas. Además, pequeñas partidas registraron diversas partes de la isla y otras vecinas. Pero lo más interesante es el notable conocimiento que diversos expedicionarios lograron de los nativos de la isla y que dejaron plasmado en las páginas de sus diarios y relaciones. Baste como ejemplo esta pequeña descripción de Cook de cómo se realizaban los tatuajes:

> El color de que se sirven es el negro humo, preparado con el humo de una especie de nuez oleosa de la que se sirven como candela. Se introduce este aceite bajo la piel por punciones hechas con un instrumento fabricado con trocitos de hueso o de conchas muy finas y aplanadas, de un cuarto de pulgada a una pulgada y media de anchura y de una pulgada y media de largo. En un extremo lo han recortado en forma de acerados dientes y por el otro tiene un mango. Impregnan estos dientes del líquido negro y se les introduce, mediante golpes secos y rápidos que se dan sobre el mango con una varilla destinada a este uso, tan profundamente en la piel que a cada golpe sangra un poco. Las superficies marcadas por este procedimiento permanecen doloridas algunos días antes de cicatrizarse. Como esta ope-

ración es dolorosa, principalmente el tatuaje de las nalgas, no se realiza más que una vez en la vida y nunca antes de la edad de doce o de catorce años [10].

En busca del continente austral

El 13 de julio, la expedición dijo adiós a la isla que los había acogido durante los últimos tres meses. Poco antes, la huida a las montañas de dos desertores, Clement Webb y Samuel Gibbson, obligó a Cook a retener a varios jefes tahitianos para obligarlos a entregar a los dos jóvenes, quienes habían decidido quedarse en la isla porque se habían enamorado de dos nativas. Con Cook partiría también un sacer-



Mapa del primer viaje de Cook.

[10] *Ibidem*, p. 35.

dote y cacique local llamado Toupia, acompañado de un joven sirviente, debido a su conocimiento de la geografía y las costumbres de las islas situadas en aquellos mares.

Tres días después, el *Endeavour* fondeó en otra isla del mismo archipiélago, Huaheine, cuyo rey subió a bordo y recibió una placa de estaño con el nombre del barco y la fecha del día; y el 21, el barco tuvo que detenerse durante una semana en Raiatea a causa de una vía de agua. Cook tomó posesión de la misma y de otras tres islas vecinas: Huaheine, Otaha y Bora Bora, antes de abandonar el archipiélago, que fue bautizado de la Sociedad en honor de la Royal Society de Londres. El 13 de agosto avistó la isla de Oheteroa (Rurutu), pero la falta de fondeadero y la hostilidad de la población le hicieron desistir de sus deseos de desembarco. Entonces, Cook ordenó poner proa hacia el suroeste en busca de la *Terra Australis Incognita,* segunda misión de su «científico» viaje, que no sería descubierta, llegando el 7 de octubre a Nueva Zelanda, tierra descubierta en 1642 por Tasman, si bien sería ahora el capitán inglés el encargado de registrarla y de dar a conocer las características de sus habitantes: los maoríes.

El 9 de octubre, los expedicionarios intentaron el primer desembarco, pero frente a la hostilidad de los nativos, abrieron fuego y mataron a uno de los asaltantes. Al día siguiente, el tahitiano parlamentó con los maoríes, pero no se llegó a un acuerdo. Los enfrentamientos siguieron durante los días siguientes, atreviéndose los nativos incluso a atacar con sus naves al barco inglés y a raptar al joven criado de Toupia, lo que obligó a disparar sobre los nativos, matando a dos o tres. El *Endeavour* siguió hacia el norte y el 3 de noviembre ancló en una bahía que bautizaron de Mercurio porque Cook decidió observar desde ella el Tránsito del Sol sobre el planeta Mercurio, lo que permitió determinar la longitud del país.

Reanudada la navegación, lograron doblar el cabo Norte, el punto más septentrional de la isla del Norte, y seguir hacia el sur por su costa occidental. El 15 de enero divisaron un canal, que fue bautizado con el nombre de la reina Carlota, y poco después descubrieron que Nueva Zelanda estaba dividida en dos islas: una norte, llamada por los nativos Eohei Nomuawe, y otra sur, Tovai Poenammo. La expedición cartografió las dos, tomó posesión en nombre de su majestad británica y bautizó numerosos accidentes. El 27 de marzo, concluida la circunnavegación de la isla sur, se había esfumado una de las principales posi-

bilidades de la existencia de la *Terra Australis.* A pesar de ello, los hombres del *Endeavour* lograron reunir una importante masa de información sobre la naturaleza y los hombres de estas lejanas tierras [11].

Entonces se decidió el regreso a Inglaterra, prefiriéndose la vía de las Indias Occidentales al no poder soportar el barco una singladura por el Pacífico sur debido al frío invierno austral. El 31 de marzo, el *Endeavour* zarpó de la bahía del Almirantazgo, en el canal de la Reina Carlota, y puso rumbo hacia el noroeste. El 19 de abril avistaron tierra y el 28 recalaron en una bahía que fue bautizada como bahía Botánica a causa de las numerosas especies vegetales desconocidas que allí encontraron Banks y Solander. Costeando hacia el norte, bautizaron una nueva ensenada con el nombre de Port Jackson, donde años más tarde se fundaría la ciudad de Sidney. La expedición había llegado a Australia, continente conocido desde el siglo XVII, pero sólo parcialmente visitado y cartografiado. En junio llegaron a los dominios de la Gran Barrera coralina, convirtiéndose la navegación en un auténtico suplicio. A pesar de las precauciones que se tomaron, el barco encalló el 11 de junio, abriéndose una gran vía de agua que tuvo en vela a toda la tripulación durante dos días. Cook se mostró enérgico y decidido durante las labores y gracias a su tesón se pudo superar una situación desesperante. A los nueve días del accidente, el barco fue llevado a la desembocadura de un río, que fue bautizado Endeavour, para ser reparado.

Un mes después, la tripulación reanudó el viaje, si bien pronto se toparon con nuevos peligros que pusieron el barco a punto de naufragar, hasta que lograron atravesar la Gran Barrera y navegaron hacia el norte, costeando Australia. En el extremo norte, bautizado como cabo York, tomaron posesión del gran continente que llamaron Nueva Gales del Sur y atravesaron el estrecho del Endeavour, entre Australia y la isla del Príncipe de Gales. Poco después, Cook zanjó la cuestión de la unidad de Australia y Nueva Guinea y, debido a una vía de agua, ordenó poner rumbo a Java, lo que llenó de gozo a todos los tripulantes. La expedición se despidió de Australia, pero no sin antes embarcar una numerosa masa de datos, pieles, dibujos, plantas y descripciones del nuevo paraíso para el naturalista. Los expedicionarios encontraron bosques de

[11] Véase, H. Morton & C. Morton Johnston, *The farthest corner: New Zealand. A twice discovered land*, Auckland, 1988.

enormes eucaliptos, termiteros gigantes, chichillas de Adelaida, casuarinas, canguros —descubiertos en 1629 por el holandés Pelsaert—, otros marsupiales, etcétera. En cuanto a los australianos, Cook señaló su extrema pobreza, aunque adjunto a continuación un bello pensamiento:

> Lo que he dicho sobre los nativos de la Nueva Holanda podría hacer creer que se trata del pueblo más miserable que existe; pero en realidad son mucho más felices que nosotros los europeos, ignorando como ignoran no solamente lo superfluo, sino también todas las comodidades tan buscadas en Europa. Es una suerte para ellos no conocer su uso. Ellos viven en una tranquilidad que no se ve perturbada por la desigualdad de condiciones [12].

El 10 de octubre la expedición llegó a Batavia, en donde permaneció durante dos meses y medio para poder arreglar las averías antes de retornar a Inglaterra vía el cabo de Buena Esperanza. Los marinos pudieron gozar de nuevo de las comodidades europeas, sanar del escorbuto y poner a punto el *Endeavour* para volver a casa, pero la insalubridad de la ciudad, unida a una epidemia de disentería, hizo estragos en la expedición de Cook. Siete hombres murieron en Java, entre ellos los dos tahitianos que navegaban en el barco, y a lo largo de la travesía hasta Europa —la cual iniciaron el 26 de diciembre de 1770— la enfermedad no se detuvo, dejando inactivos a todos los hombres a excepción de unos doce. De los noventa y cuatro hombres que salieron de Inglaterra, sólo cincuenta y seis regresaron, muriendo la mayoría de ellos de disentería y malaria durante las últimas semanas del viaje. El 13 de julio de 1771 Cook desembarcó en Londres tras hacer escala en Buena Esperanza y en la isla de Santa Elena. A pesar de los altos costos humanos, la expedición fue considerada un éxito.

Segundo viaje de Cook (1772-1775)

El segundo viaje de Cook se inició el 11 de julio de 1772 del puerto de Plymouth. Su principal objetivo era corroborar la inexistencia del continente austral, para lo cual proyectó hacer un viaje a la inversa

[12] *Ibidem*, p. 95.

que el primero, es decir, entrando al Pacífico desde el cabo de Buena Esperanza con el fin de recorrer el océano austral lo más al sur que pudiese y buscar bien el hipotético continente. Los preparativos de la nueva empresa fueron muy minuciosos: Cook eligió dos barcos iguales para el viaje, el *Resolution*, que él mismo mandaría, y el *Adventure*, confiado a Tobías Furneaux, construidos en Whitby por el mismo armador que realizó el *Endeavour*. Fueron embarcadas municiones, cañones, soldados de infantería de Marina y provisiones para reducir el escorbuto y otras enfermedades, como el chucrut, el caldo, la mermelada de zanahoria, el jugo de mosto y de cerveza concentrado, y la col salada. También se hicieron algunos cambios en las provisiones que los marinos tenían costumbre de embarcar, reemplazando parte del cereal por trigo candeal y parte del aceite por azúcar. En total, cada barco almacenó provisiones para dos años y medio de navegación. Además, se les dotó de todo lo necesario para la pesca, como redes, cañas y anzuelos, así como la estructura de una pequeña embarcación en piezas para ser montada, que los expedicionarios podrían utilizar en caso de naufragio. Por último, la nueva expedición fue dotada de diferentes mercancías para adquirir productos en cualquier parte del mundo en que anclase y para ganarse la amistad de los nativos; así como de unas medallas con la figura del rey y de los dos navíos expedicionarios para que sirviesen de testimonio del paso de los británicos.

La tripulación de la *Resolution* la formaron ciento doce hombres más cuatro civiles, y la del *Adventure* ochenta y uno. El equipo científico contó con los naturalistas Johann Reinhold Forster, Johann Georg Forster y Anders Sparrman —este último embarcado en El Cabo—, el botánico Francis Masson, el pintor paisajista William Hodges y los astrónomos William Bayly y William Wales. Estos últimos fueron escogidos por la Oficina de Longitudes, la que

> les proporcionó los mejores instrumentos para las observaciones y experiencias náuticas y astronómicas, y les facilitó cuatro relojes marinos, tres de ellos hechos por el señor Arnold y uno por el señor Kendal según las normas del señor Harrison [13].

[13] Capitán J. Cook, *Segundo viaje, diarios de 1772 a 1775*, Palma de Mallorca-Barcelona, 1982, p. 10.

Quien desistió de viajar en la nueva expedición fue Joseph Banks, ante la imposibilidad de acoger al numeroso séquito reunido por él para la nueva empresa, que comprendía un total de quince personas. En su lugar fue elegido Johann Rheinold Forster, alemán afincado en Inglaterra, quien logró con su carácter pedante y fastidioso enemistarse con el resto de la tripulación. Algunos de los hombres de Cook del primer viaje se embarcaron de nuevo, como Charles Clerke o Richard Clerke; otros decidieron cambiar de rumbo, como John Gore, quien partió hacia las islas Hébridas e Islandia en compañía de Banks un día después de la partida de Cook, y otros se pusieron bajo las órdenes del célebre explorador por primera vez, como George Vancouver.

Catorce meses después de la llegada de su primer viaje, Cook levó anclas del puerto de Plymouth el 11 de julio de 1772, lugar en donde recibió las instrucciones del viaje el 25 de junio anterior. Hicieron escala en la isla de Madeira y en las de Cabo Verde para hacer aguada antes de llegar al cabo de Buena Esperanza, en donde debía refrescar la tripulación y subir a bordo los alimentos que escasearan. El 23 de noviembre de 1772, la expedición renovó la singladura con dos importantes novedades: el embarque del naturalista sueco Anders Sparrman, discípulo de Linneo, y la noticia del viaje de Kerguelen, en el curso del cual habría descubierto una isla en la latitud 49 que fue bautizada con su nombre. También conoció Cook la escala del francés Marion du Fresne en Nueva Zelanda en su viaje a Tahití con el objeto de llevar a dicha isla al nativo recogido por Bougainville en su anterior expedición. En consecuencia, James Cook aceleró su programa para evitar que otra nación se le adelantase en las exploraciones previstas. De acuerdo con las instrucciones, Cook

> debía continuar hacia el sur y tratar de encontrar el cabo de la Circuncisión que el señor Bouvet dice que está situado entre el 54 latitud sur y 11° 20' longitud con referencia al meridiano de Greenwich [14],

y que se suponía formaba parte del continente austral.

[14] *Ibidem*, p. 14.

Durante los tres meses siguientes, la navegación de las dos naves de Cook se realizó por mares fríos y borrascosos, desconocidos y, por tanto, llenos de peligros. Los icebergs podían provocar un naufragio seguro, por lo que fueron tomadas minuciosas medidas y se puso en alerta continua a toda la tripulación. El 17 de enero, la expedición atravesó el círculo polar antártico, pero al día siguiente, ante la vasta extensión de hielo que se divisaba desde los barcos, el capitán ordenó retroceder. Y el 8 de febrero, a causa de la espesa niebla que los rodeaba, el *Adventure* y el *Resolution* se separaron. Sin embargo, esta circunstancia había sido ya prevista, pues los capitanes de ambos barcos habían acordado reunirse en el canal de la Reina Carlota, en el centro de Nueva Zelanda. Así lo hicieron el 18 de mayo, pero, durante los tres meses transcurridos en solitario, Cook realizó una interesante jornada.

Exploró los mares australes hasta el 17 de marzo y entonces puso rumbo a Nueva Zelanda, anclando en la Bahía Oscura, al suroeste de la isla meridional, en donde se realizaron diversas observaciones y la tripulación pudo descansar. Nadie hasta entonces había desembarcado en aquellas costas. Cook encontró y entabló relaciones con varios naturales, llegando a subir al *Resolution* un jefe maorí y su hija. El explorador inglés escribió:

> Los habitantes de esta bahía pertenecen a la misma raza que los del resto del país, hablan la misma lengua y tienen más o menos las mismas costumbres. Éstos, sin embargo, parecen tener la costumbre de ofrecer presentes antes de haberlos recibido, lo cual les hace parecerse más a los tahitianos que a sus compatriotas. Uno se pregunta qué es lo que ha podido incitar a estas tres o cuatro familias (no creo que haya más) a separarse tanto de la sociedad de sus congéneres y no sé qué respuesta dar a esta pregunta [15].

Tras descubrir los naturalistas del *Resolution* varias plantas y aves (entre ellas el chorlito de Nueva Zelanda y el cuervo caronculado), así como varios animales desconocidos, como el otario de Australia, Cook ordenó partir de la bahía Oscura para reunirse con el *Adventure* en el canal de la Reina Carlota. Esta última gabarra había fondeado en Tasmania con el fin de descubrir si esta tierra estaba unida o no a Austra-

[15] *Ibidem*, p. 32.

lia, señalando su capitán, Furneaux, que tan sólo existía una profunda bahía, error que fue rectificado en 1798 por Bass. Reunidas las dos naves el 18 de mayo, permanecieron en el canal de la Reina Carlota hasta el 7 de junio, día en que iniciaron la navegación entre Nueva Zelanda y el cabo de Hornos en busca del continente austral. Si ninguna tierra fuese descubierta, la expedición pondría proa a Tahití para descansar, eligiéndose, asimismo, esta isla como lugar de encuentro en caso de una nueva separación involuntaria hasta el 20 de agosto y, de nuevo, el canal de la Reina Carlota hasta el 20 de noviembre,

> después de lo cual, si todavía no nos habíamos encontrado, debería hacerse a la mar y llevar a cabo las instrucciones de sus señorías [16].

Una nueva visita a Tahití

Reanudado el viaje, Cook ordenó seguir hacia el este y el sur, recorriendo una ruta más meridional que la seguida en 1771, pero la triste situación de los hombres de Furneaux, quien no había cumplido todos los consejos de Cook para evitar el escorbuto, y la falta de descubrimientos, le obligaron a poner rumbo a Tahití, adonde llegaron el 16 de agosto de 1773. Por el camino, tan sólo divisaron algunas islas del grupo de las Tuamotu, ya descubiertas por Bougainville. Cook anota en el diario que «todo contribuía a convencerme de que no existe un continente meridional entre el meridiano de América y el de Nueva Zelanda» [17].

Tras alcanzar la bahía de Oaiti Piha, los isleños comunicaron a Cook los sucesos ocurridos desde su anterior visita:

> Los indígenas nos informaron de que Toutaha, el soberano de la península más grande de Tahití, había sido muerto en un combate entre los dos reinos haría unos cinco meses; y que Otu era actualmente el príncipe reinante. Tubourai Tamaide, y muchos más de nuestros mejores amigos de Matavai, habían muerto en este combate, lo mis-

[16] *Ibidem*, p. 36.
[17] *Ibidem*, p. 38.

> mo que un gran número de personas del montón; por entonces, en cambio, se había hecho la paz entre ambos reinos [18].

Esto permitió que de nuevo la expedición británica encontrase descanso y refresco en esta isla antes de seguir su viaje por el Pacífico, aunque no faltaron los incidentes debido al constante afecto de los tahitianos a lo ajeno. El 24 de agosto, los expedicionarios se trasladaron a la bahía de Matavai, en donde pudieron saludar al nuevo príncipe Otu, de unos treinta años de edad, seis pies de altura, bellos rasgos y carácter tímido, a quien Cook entregó varios regalos para ganarse su confianza. El día 27, Otou subió al barco acompañado de su hermana, otro hermano más pequeño y algunos de sus acompañantes. Después de almorzar, el propio Cook los llevó en la canoa hasta su residencia en Oparri.

Durante la estancia de los expedicionarios en Tahití pudieron completarse las noticias recogidas en el primer viaje, pero lo más significativo fue el cambio negativo que Cook advirtió en los recursos de la isla. Mientras en 1767 y 1768 la isla estaba llena de cerdos, ahora sólo pudieron adquirir unos cuantos tras largas gestiones. Escasez debida a dos razones: el gran número consumido o comprado por los navíos extranjeros que últimamente habían hecho escala en la isla y las frecuentes guerras entre los nativos. Otro importante cambio en Tahití se debió a la aparición de una nueva enfermedad que se atribuyó a los españoles llegados en la fragata *El Águila* en 1772 bajo el mando de Domingo Bonaechea:

> Poco después de nuestra llegada a Tahití —escribe Cook—, se nos informó de que un navío más o menos del tamaño del *Resolution* había entrado en el abra de Owhaïouround, junto al extremo sureste de la isla, y había permanecido allí cerca de unas tres semanas, partiendo de nuevo unos tres meses antes de nuestra llegada. Se nos dijo que cuatro indígenas se habían ido en este navío: Dibidibia, Paoudou, Tanadouï y Opahïh. Al principio supusimos que era un navío francés, pero a nuestra llegada al cabo de Buena Esperanza nos enteramos de que era un barco español enviado desde América. Los tahitianos se lamentaban de una enfermedad que los marinos de esta fragata les

[18] *Ibidem*, p. 42.

> habían contagiado, que afectaba a la cabeza, la garganta y el estómago y acababa causando la muerte. La temían enormemente y preguntaban a cada instante si la sufríamos nosotros. A este navío lo llamaban el *papaï-no-Peppe* (el navío de Peppe) y a la enfermedad, *apano-Peppe* [19].

De las semillas llevadas por los europeos en los sucesivos viajes, tan sólo la calabaza había fructificado, siendo éste un producto que los isleños no gustaban consumir. A pesar de estas noticias negativas, la prosperidad había acompañado a otras islas como Huaheine, Oulïeta y Otaha, por lo que Cook no dudó en afirmar que:

> No creo que haya bajo el sol pueblos más felices ni que tengan más motivos de serlo que las gentes que habitan estas islas, pues disponen exuberantemente no sólo de lo necesario para la vida, sino también de lo superfluo [20].

Tan sólo una noticia apareció recriminatoria a los ojos de los civilizados europeos, la práctica de sacrificios humanos, aunque éstos sólo eran realizados con hombres malvados, llamados *taata-ino,* que habían cometido ciertos crímenes según las leyes del país. No obstante, Cook advirtió que la elección del hombre que iba a ser sacrificado dependía de la voluntad del gran sacerdote, por lo que el elegido podía ser víctima de su hostilidad y no haber cometido ningún delito para verse arrastrado hasta tan adverso fin.

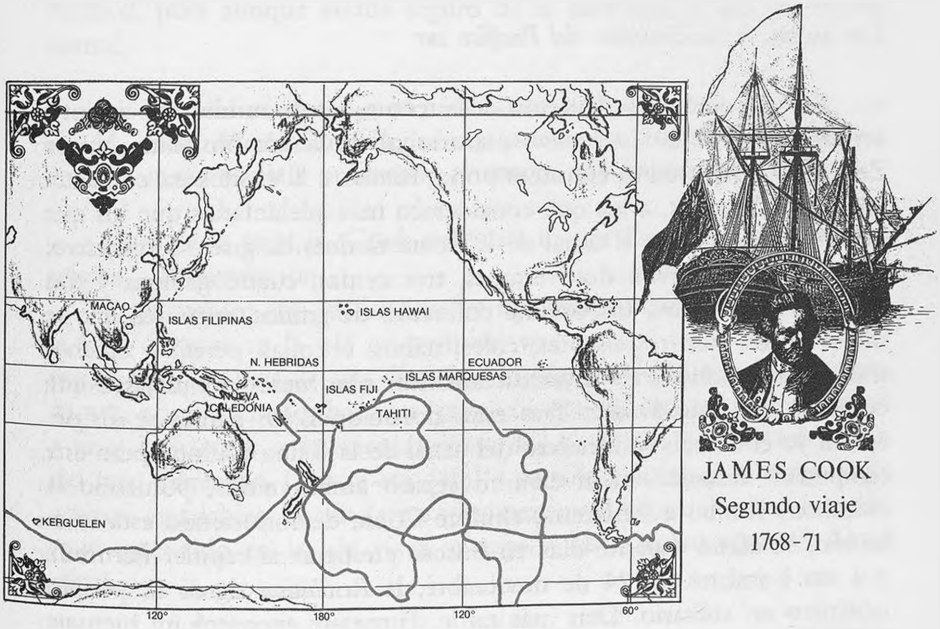
Recuperados ya los hombres y realizadas varias campañas científicas, los dos barcos expedicionarios levaron anclas y se dirigieron a otras islas del grupo de la Sociedad para abastecerse de provisiones antes de proseguir el viaje. Finalmente, el 17 de septiembre de 1773 abandonaron el archipiélago, no sin antes acoger entre sus pasajeros a dos nativos: Omai, natural de Ulietea, y Oidaidi. La expedición puso rumbo al oeste y a principios de octubre alcanzaron las islas de la Amistad. En Iouha (Middleburgh), Cook y sus hombres fueron muy bien acogidos por sus habitantes.

[19] *Ibidem,* p. 46.
[20] *Ibidem,* p. 47.

> Las mujeres en particular —escribe el capitán inglés— son las más lindas que jamás haya visto, capaces de charlar infatigablemente a vuestro lado, sin que se les haya invitado ni preocuparse de ser comprendidas; les basta con sentir que gustan [21].

Aquí permanecieron dos días, disfrutando de la hospitalidad de sus gentes, anotando sus rasgos y costumbres y vigilando los bienes personales, ya que estos isleños igualaban a los tahitianos en su amor a lo ajeno.

El 4 de octubre se trasladaron a otra isla mayor, Tongatapu, bautizada con el nombre de Amsterdam, la cual fue visitada por Cook y un grupo de sus hombres detenidamente. De nuevo, las costumbres de los isleños fueron puntualmente recogidas: los tatuajes, el juntar las na-



Mapa del segundo viaje de Cook.

[21] *Ibidem*, p. 52.

rices para saludarse, la costumbre de cortarse los dedos meñiques y otra no menos peculiar:

> Una de sus costumbres extrañas es la de llevarse a la cabeza lo que se les da: suponemos que se trata de su peculiar manera de dar las gracias. Este gesto de buenos modales se les inculca desde la más tierna infancia, pues cuando hacíamos regalos a niños pequeños, la madre les subía la mano a la cabeza. Esa costumbre la aplican también a los objetos de trueque: se llevaban siempre a la cabeza cuanto recibían a cambio de lo que nos suministraban, exactamente como si se lo hubiéramos dado por nada. Algunas veces, después de examinar nuestras mercancías, nos las devolvían si no les convenían, pero cuando algo había tocado su cabeza, el trato estaba irrevocablemente concluido [22].

Los nuevos reconocimientos del Pacífico sur

El 7 de octubre se hicieron de nuevo a la vela rumbo al poniente, avistando el día 21 la parte septentrional de la isla Norte de Nueva Zelanda. Cook ordenó entonces poner rumbo a la costa para contactar con sus habitantes, a los que consideraba más adelantados que los que había encontrado en el canal de la Reina Carlota. Logrado su objetivo, los nativos recibieron dos verracos, tres cerdas, cuatro gallinas y dos gallos, amén de una importante colección de granos, entre los que se incluía trigo, habas, guisantes, coles, nabos, cebollas, perejil y zanahorias, y varios clavos de diversos tamaños, que fueron los objetos que cogieron con más avidez. Tras estas donaciones, los barcos se dirigieron al ya conocido fondeadero del canal de la Reina Carlota, pero una tempestad desatada en el camino separó ambas naves, poniendo la *Adventure* rumbo a Inglaterra, aunque Cook, desconociendo esta resolución, se afanó durante días en buscar y esperar al capitán Furneaux y a sus hombres. El 24 de noviembre, la *Resolution* siguió su periplo oceánico en solitario. Días más tarde, Furneaux encontró un mensaje de Cook en una botella en el canal de la Reina Carlota anunciándole su partida.

[22] *Ibidem*, pp. 53-54.

El barco de Cook se dirigió hacia el sureste para explorar de nuevo las regiones más meridionales en busca del mítico continente. Los peligros que encontraron, en particular los icebergs, fueron muchos y el mal tiempo y el frío que tuvieron que soportar diezmó a la tripulación. El 30 de enero de 1774, la *Resolution* alcanzó la latitud más meridional jamás lograda: 71 grados 11 minutos sur, y, aparte de esta hazaña, los naturalistas pudieron estudiar ciertos animales casi desconocidos, como el pretel de las nieves o el pájaro bobo emperador. Sin embargo, las condiciones de vida fueron muy duras y los diarios de a bordo recogen un panorama sombrío. Finalmente, el 6 de febrero, Cook decidió ascender hasta las latitudes tropicales para pasar el invierno austral. El 11 de marzo avistaron la isla de Pascua, descubierta por Roggeveen, pero nunca más visitada por los marinos que le siguieron en la exploración del Pacífico, a excepción de los españoles. Este avistamiento formó parte de una nueva campaña de Cook en el Pacífico, pues aunque estaba seguro de la inexistencia del continente austral,

> quedaba sitio para grandes islas en regiones completamente desconocidas. Además, muchas de las ya descubiertas estaban imperfectamente exploradas y su situación se conocía con imperfección [23].

Durante la travesía, Cook enfermó, lo que llenó de temor y pesimismo a la tripulación.

El encuentro con los isleños fue nuevamente muy cordial, aunque la falta de agua en la isla no permitió que la estancia en la misma se prolongara por más de tres días. Los productos de la isla eran patatas, ñames, raíces de tarao, bananas, cañas de azúcar, etc., que alimentaban a unas seiscientas o setecientas personas, un tercio de las cuales eran del sexo femenino. La raza era débil y su talla pequeña; de genio vivo, activos, agradables, hospitalarios y propensos al hurto. El tatuaje estaba muy extendido en la isla y, en cuanto a las famosas estatuas, Cook escribió:

> Las gigantescas estatuas tan a menudo mencionadas no son ídolos, nada indica que lo sean por el modo como son hoy día consideradas

[23] *Ibidem*, p. 63.

> por los habitantes de la isla, aunque pudieran serlo en el momento en que los holandeses visitaron la isla. Creo más bien que se trata de las sepulturas de ciertas tribus y familias. He visto, y también otras personas, un esqueleto humano que se acababa de cubrir de piedras, extendido sobre una de las terrazas... Estas estatuas se hallan por lo general justo al borde de los acantilados y de cara al mar, de suerte que de este lado pueden llegar a medir diez o doce pies de altura, o más, midiendo del otro tres o cuatro únicamente [24].

Tras dejar la isla de Pascua, Cook se dirigió hacia el norte, avistando y situando correctamente la posición del archipiélago de las Marquesas, descubierto por Mendaña en 1595, hallando una nueva isla no divisada por el célebre navegante español. Allí permaneció entre el 7 y el 11 de abril, intercambiando productos con los isleños y realizando varias observaciones. Un único incidente enturbió las relaciones: la muerte de un nativo por disparos de un soldado tras haberlo descubierto robando un candelero de hierro de uno de los pasamanos. De las islas Marquesas, Cook puso nuevamente rumbo a Tahití, cuya costa avistaron el 12 de abril de 1774. Allí se reanudaron los encuentros con los nativos y los marinos pudieron disfrutar de los placeres de la bella isla del Pacífico hasta el 6 de junio, en que definitivamente dijeron adiós a las islas de la Sociedad tras haber realizado pequeñas escalas en Ulitea y Huaheine. Durante la estancia, J. R. Forster realizó la primera división de los isleños del Pacífico, diferenciando a los polinesios, de tez clara, bellos y proporcionados cuerpos, habitantes de Nueva Zelanda, el archipiélago de la Sociedad y la isla de Pascua, de los malanesios, de tez más oscura, cabello lanoso y menor estatura, encontrados en las Hébridas y en Nueva Caledonia.

Rumbo al oeste, los expedicionarios descubrieron dos islas, bautizadas isla del Salvaje e isla de Palmerston, antes de fondear el 27 de junio en la isla Rotterdam, del grupo de la Amistad, ya visitadas el año anterior por Cook. Allí descansarían unos días antes de reanudar el viaje, avistando el 2 de julio una isla llena de tortugas, a la que bautizaron con dicho nombre. La meta de Cook eran las Grandes Cícladas, descubiertas por el español Quirós en 1605 y visitadas por el francés Bougainville unos años antes. Finalmente, el 21 de julio llegaron a Ma-

[24] *Ibidem*, p. 68.

llicolo (Malikoula), recibiendo la visita de sus habitantes hasta que la descarga de varios fusiles los alejaron. Al día siguiente, Cook bajó a tierra y repartió regalos entre los nativos para que les permitieran cortar leña, tras lo cual, los expedicionarios regresaron a bordo. Durante los días siguientes se intensificaron los intercambios, sorprendiendo a los ingleses la lealtad y honradez de los nativos, aunque sus facciones y cuerpos eran más feos que los hasta entonces encontrados en el Pacífico.

> Es una raza de color muy oscuro y talla pequeña, con cabezas largas y rostros planos; todo su porte es simiesco. Su pelo, casi siempre negro o moreno, es corto y rizado, pero no tan lanudo como el de los negros. Sus barbas son muy espesas, frisadas y abultadas, negras y cortas por lo general. Pero lo que más aumenta su deformidad es un cinturón que llevan en torno al talle y que ajustan de forma tan apretada por debajo del vientre que la forma de su cuerpo no deja de tener parecido a una gran hormiga. Excepto el trozo de tela o de hoja colocado a modo de taparrabos, los hombres van totalmente desnudos [25].

De Mallicolo, la expedición exploró otras islas vecinas del grupo que Cook bautizó como Nuevas Hébridas. En Erromango recibieron dardos y flechas al querer desembarcar y en la isla Tanna, en el extremo sur, pudieron divisar un gran volcán en plena erupción.

Antes de anclar por tercera vez en el canal de la Reina Carlota, la expedición descubrió una isla desconocida, la isla de Balada, al norte de Nueva Caledonia, en donde fueron muy bien recibidos por sus habitantes, aunque no encontraron alimentos para proveerse. En este paraje, Wales, ayudado por el teniente Clarke, divisó un eclipse de sol con el cuadrante de Halley. Después siguieron costeando la Tierra Grande de Nueva Caledonia y avistaron la isla de Pinos y la isla Botánica, donde los botánicos y naturalistas realizaron numerosos descubrimientos científicos. Entre Nueva Caledonia y Nueva Zelanda, Cook avistó una tercera isla que bautizó con el nombre de Norfolk y, el 18 de octubre, la expedición llegó al canal de la Reina Carlota.

[25] *Ibidem*, p. 87.

La última etapa del segundo viaje de Cook giró en torno al descubrimiento del continente austral, como al principio. Para ello, Cook navegó hacia el sur hasta colocarse en el paralelo de la Tierra de Fuego y siguió por él hasta penetrar en el Atlántico y llegar a El Cabo. En su camino, dos nuevas islas fueron descubiertas: la isla Georgia y la tierra de Sandwich, ambas en el Atlántico meridional, y los científicos adquirieron nuevos conocimientos de la extremidad sur de América. El 23 de marzo de 1775, la *Resolution* alcanzó El Cabo y el 29 de julio la cansada tripulación avistó las costas de Gran Bretaña. El viaje había durado tres años y dieciocho días, teniendo que lamentarse tan sólo la pérdida de cuatro hombres. Este éxito fue debido a las normas que Cook hizo cumplir a bordo, las cuales serían copiadas en sucesivas expediciones:

> La tripulación estaba de servicio una velada sobre tres, excepto en ocasiones excepcionales. De esta manera los hombres se veían menos a menudo expuestos a las intemperies que si hubiera sido una noche cada dos, y sus vestidos estaban generalmente secos en el momento de cambiar cuando se mojaban; pero cuidábamos también de exponerles lo menos posible a la lluvia. Se les daba los medios para mantener sus personas limpias, sus ropas de cama, sus vestidos, etc., y preservarlos de la humedad. Así también cuidábamos de mantener el entrepuente del barco limpio y seco [26].

La campaña científica había sido todo un éxito y los conocimientos del Pacífico adquirieron dimensiones inesperadas. Cook recibió numerosos honores y fue nombrado miembro de la Royal Society. El rey lo recibió en audiencia y como premio a sus trabajos se le dio un tranquilo y remunerado empleo de cuarto capitán del hospital de Greenwich; un dorado retiro para un inquieto descubridor.

Tercer viaje de Cook (1776-1780)

Explorado a satisfacción el Pacífico meridional, todavía quedaba un importante enigma pendiente en el septentrional: el paso interoceá-

[26] *Ibidem*, p. 125.

nico del noroeste. Las ventajas comerciales y geoestratégicas del mismo, en caso de existir, eran evidentes, por lo que se realizaron desde principios de siglo diversos intentos para hallarlo a partir de los grandes lagos canadienses. Empero, los resultados fueron infructuosos, por lo que día a día ganó terreno la posibilidad de organizar una expedición para buscarlo por la costa occidental norteamericana siguiendo las exploraciones de Drake al norte de California. El apoyo definitivo al proyecto lo dio el Parlamento inglés al ofrecer un sustancioso premio al primero que lograse el viaje interoceánico por mar, por lo que se iniciaron los preparativos para una nueva expedición al Pacífico que, al tiempo de buscar el paso interoceánico, devolviese a Tahití a Omai, un isleño traído a la metrópoli por el capitán Furneaux en el último viaje. Para comandar la nueva empresa, Cook se presentó voluntario, iniciándose en febrero de 1776 los preparativos.

El *Resolution* fue elegido de nuevo como barco comandante, mientras el *Discovery* —nuevo nombre del *Diligence*—, barco procedente de los astilleros de Whitby como sus predecesores, sustituyó al *Adventure*, que cumplía en esos momentos otro cometido. Como comandante de este segundo barco se nombró a Charles Clerke, segundo comandante del *Resolution* durante el primer viaje de Cook al Pacífico. Entre las tripulaciones de ambos barcos se encontraban viejos compañeros de otras expediciones, como George Vancouver o el astrónomo William Bayly, y otros nuevos, como el pintor John Webber y el astrónomo Joseph Billings. Los preparativos fueron muy minuciosos, pero debido a los problemas en los dos anteriores viajes con los sabios, no se embarcó ningún naturalista profesional. Numerosos productos antiescorbúticos y un buen cargamento de animales, semillas y herramientas para regalar a los pueblos que visitaran durante el periplo, particularmente Tahití, la bella isla de Omai, fueron embarcados.

> Los mismos sentimientos humanitarios —escribe Cook— eran extensivos a nuestras propias necesidades. Se confeccionaron vestidos suplementarios, adaptados a un clima frío para la tripulación, y no se nos negó nada que pudiese favorecer mínimamente la salud o aumentar las comodidades [27].

[27] Capitán J. Cook, *Tercer viaje, diarios de 1776 a 1780*, Palma de Mallorca-Barcelona, 1982, p. 7.

En cuanto a los instrumentos astronómicos, Cook embarcó el mismo reloj que llevó en su último viaje, y otro reloj fue confiado a los marinos del *Discovery*, junto a otros instrumentos, todos ellos bajo el cuidado de William Bayly.

Las instrucciones del nuevo viaje eran muy precisas: Cook debería reconocer las islas descubiertas al sur del océano Índico por Marion du Fresne y Crozet, bautizadas islas Australes, y explorar la isla de Kerguelen, descubierta por dicho capitán en 1772, antes de visitar las islas Polinesias, poner rumbo al noroeste de América en busca del famoso paso interoceánico y averiguar si América y Asia estaban unidas o separadas. Cook levó anclas del puerto de Plymouth el 12 de julio de 1776, pocos días después de que las colonias americanas proclamaran, el día 4, su independencia de la Gran Bretaña, iniciando una guerra que afortunadamente no influyó en el desarrollo de la expedición, pues todos los gobiernos se apresuraron a respetar la empresa científica del famoso explorador inglés.

Entre el 1 y el 4 de agosto, la expedición hizo escala en la isla de Tenerife y, entre el 28 de octubre y el 30 de noviembre, descansaron en El Cabo. En diciembre avistaron las islas de Marion y Crozet, siendo rebautizadas islas del Príncipe Eduardo, y pasaron la Navidad en la isla de Kerguelen. Cook apunta que se trata de un archipiélago y no de una isla, anclando durante seis días en una bahía que nombraron de la Navidad. Explorado el terreno, recogieron una especie de col que les sirvió para contrarrestar el escorbuto, y cazaron focas y pájaros bobos. El 30 de diciembre reanudaron el viaje, navegando durante casi un mes hacia el este hasta avistar las costas de Tasmania, anclando en la bahía del Adventure el 26 de enero de 1777. Los marinos bajaron en busca de hierbas para alimentar a los animales embarcados, para cortar madera y para hacer aguada, tareas que se repitieron a la mañana siguiente al ser imposible la salida por falta de vientos. Por la tarde, varios naturales se presentaron ante los ingleses con toda confianza y desarmados.

> Iban completamente desnudos y no llevaban adornos... Eran de estatura normal, y más bien esbeltos. Tenían la piel negra; los cabellos lanosos como los de los nativos de Guinea; eran negros también, pero sus rasgos no se distinguían por la nariz aplastada y los labios gruesos. Al contrario, no eran del todo desagradables. Sus ojos no eran

> feos y sus dientes bastante regulares, pero muy sucios. La mayoría de ellos llevaban los cabellos y la barba untados con un ungüento rojo; y su rostro estaba coloreado con la misma sustancia [28].

Tras cuatro días en esta nueva escala, los navíos pusieron proa hacia el canal de la Reina Carlota, en donde anclaron sin problemas el 12 de febrero. Varios barriles de agua fueron bajados a tierra y durante los días siguientes se levantaron dos observatorios para realizar diversas operaciones astronómicas. Los nativos pronto rodearon con sus chozas el paraje donde estaban los expedicionarios anclados, proporcionando diariamente pescados frescos en abundancia.

El 25 de febrero, el *Discovery* y el *Resolution* dejaron Nueva Zelanda, poniendo rumbo a Tahití. En el camino visitaron las islas de Cook, en una de las cuales, llamada Uatihu, desembarcó un grupo de expedicionarios formado por Gore, Burney, Anderson y Omai. Este último sirvió de intérprete, respondiendo a las preguntas que los isleños le hicieron sobre los ingleses y las armas que usaban. Incluso Omai llegó a encender un poco de pólvora para demostrarles el poder de la misma, lo que dejó sorprendidos a los nativos. En esta isla, el tahitiano encontró a varios de sus conciudadanos, los que le narraron la triste odisea de que fueron víctimas, pero que demuestra las condiciones marineras de las canoas polinesias.

> Unas veinte personas de ambos sexos se habían embarcado a bordo de una piragua en Tahití con el propósito de cruzar hasta la vecina isla de Ulietiha. Un viento contrario, impetuoso, los envolvió y no pudieron regresar al punto de partida ni llegar a destino; su viaje iba a ser de muy corta duración y sólo llevaban con ellos una mínima provisión de víveres que pronto se les terminaron. Las privaciones que sufrieron mientras la tempestad les hacía navegar a la deriva son inimaginables; pasaron muchos días sin beber ni comer nada; el grupo disminuía, exterminado por el hambre y el agotamiento; sólo había cuatro hombres en la piragua cuando ésta zozobró, y parecían condenados a morir. Sin embargo, se mantuvieron cogidos a los tablones de su embarcación durante los últimos días, hasta que la Providencia los llevó a las proximidades de esta isla, cuyos habitantes, al avistar-

[28] *Ibidem*, pp. 9-10.

los, sacaron al mar sus embarcaciones, los salvaron del naufragio y los llevaron a tierra [29].

Uno de los tahitianos murió más tarde y los tres que sobrevivieron no aceptaron regresar a su patria dados los lazos que ya tenían en su nueva isla.

Los contratiempos en las islas por las que pasaron desde la salida de la expedición de Nueva Zelanda y los vientos desfavorables retrasaron la navegación demasiado para poder realizar la exploración del noroeste de América, por lo que Cook decidió poner ruta a las islas de la Amistad para proveerse de víveres y pasar el invierno del hemisferio norte en Tahití. En el camino, los expedicionarios descubrieron las Palmerston, un pequeño grupo de islotes coralinos en los que se detuvieron unos días para estudiarlos. Finalmente, el 1 de mayo el *Discovery* y el *Resolution* fondearon en una ensenada de Nomuka o isla de Rotterdam, en el archipiélago de la Amistad. El cacique de la isla, llamado Tubú, recibió a Cook, Clerke y otros oficiales en tierra, conduciéndolos hasta su casa, sorprendiendo a nuestro capitán la atención que estos isleños profesaban a la propiedad, sentimiento que no encontró en el resto de las islas del Pacífico. La llegada de nativos con numerosos alimentos frescos los alivió en sus necesidades y contribuyó a las felices relaciones de los marinos y los isleños. El día 6 llegó el jefe de todo el archipiélago, llamado Finu, recibiendo regalos y cenando a bordo, ceremonias que se repitieron durante los siguientes días, aunque, en ocasiones, el huésped real no compartiese la comida.

El 18 de mayo, Cook fue invitado a visitar al cacique de otra isla cercana en compañía de Finu, quien hizo de piloto. Llegados a ella (Hapai, al norte de Nomuka), los isleños les prepararon una gran fiesta con simulacros de combates, en los que no faltó uno femenino, otras ceremonias y un gran presente, formado por una pirámide de ñames, frutos del árbol del pan, bananas, nueces de coco y cañamieles, regalo que los expedicionarios nunca habían recibido en tal cantidad durante sus singladuras por el Pacífico. Una nueva fiesta recibieron Cook y sus marineros en Tongatapu, cuyo jefe, Pulaho, les invitó a otra isla a asistir a la ceremonia de mayoría de edad de un hijo suyo, ceremonia llamada *natchez*.

[29] *Ibidem*, p. 19.

Durante tres meses, los expedicionarios siguieron de fiesta en fiesta celebradas en su honor en varias islas del grupo de la Amistad, donde Cook pudo oír por primera vez la palabra *tabú* al preguntar por qué unas mujeres que estaban cenando daban de comer a otras dos sentadas junto a ellas. La respuesta fue que ambas habían lavado con sus manos el cuerpo de dos difuntos, por lo que no podían tocar alimentos durante algún tiempo. Más adelante, Cook escribiría:

> La palabra *tabú*, como he hecho notar ya, tiene una significación muy extendida. Los sacrificios humanos se denominan *tangata tabú*, y dicen también *tabú* de alguna cosa que esté prohibido comerla, o de la cual no hay que servirse. Nos dijeron que si el rey llegaba a entrar en la casa de uno de sus súbditos, esta casa sería tabú y nunca más podría ser habitada por su propietario, de modo que vaya donde vaya, por todas partes hay casas que sólo sirven para recibirle [30].

Este ejemplo del interés de Cook por conocer las costumbres de los isleños se repite en otros pasajes de su diario sobre el significado de las ceremonias o de ciertas prácticas, lo que convierte esta visita a las islas de la Amistad en un gran estudio etnográfico, que fue completado con otros datos científicos y astronómicos realizados por el resto de los oficiales.

De Tahití al noroeste de América

Puestos de nuevo en ruta, los barcos ingleses alcanzaron Tahití el 13 de agosto, conociendo a su llegada que los españoles habían visitado por dos veces la isla desde su anterior escala. La isla se encontraba en guerra con la vecina Moorea, por lo que el rey Otu pidió a Cook que participase en la lucha en contra de aquéllos, a lo que se negó el explorador inglés. Gracias a esta coyuntura, Cook pudo asistir a un sacrificio al dios Tua que los nativos le ofrecieron para implorar su ayuda durante la contienda.

[30] *Ibidem*, pp. 43-44.

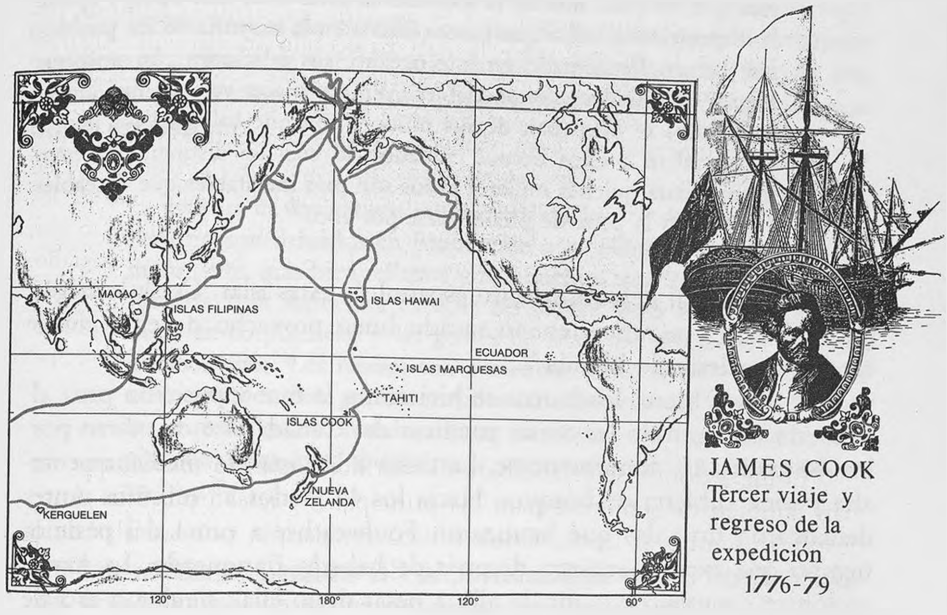
> Cuando uno de estos grandes jefes —escribe el capitán— estima, en alguna ocasión concreta, que es necesario un sacrificio humano, designa a la víctima sobre la cual ha recaído su elección. Algunos de sus hombres de confianza caen de repente sobre el desgraciado y le dejan medio muerto a golpes de maza o de pedradas. Se previene entonces al rey, cuya presencia, durante la celebración de los ritos solemnes que siguen, es indispensable, según me han dicho; y, en efecto, en el caso presente pudimos ver que Otu jugaba uno de los papeles importantes. Denominan *pure eri* a esta solemnidad, o sea, plegaria del jefe, y a la víctima *tabú-tabú*, o sea, hombre consagrado. Es el único caso en que oímos utilizar la palabra *tabú* en esta isla; parece tener la misma significación misteriosa que en Tonga, donde sin embargo se emplea para designar todas las cosas que no hay que tocar [31].

El lugar donde se celebraban los sacrificios eran los *morai*, que servían también de sepultura para los principales y jefes de la isla. Antes de poner rumbo al norte, Cook realizó un periplo por las islas de la Sociedad: del 30 de septiembre al 10 de octubre estuvieron en Aimio (Moorea), del 11 de octubre al 2 de noviembre en Huaheine, del 3 de noviembre al 7 de diciembre en Ulitea y el 8 de diciembre en Bora Bora, última escala antes de abandonar definitivamente el archipiélago.

Antes de partir, tuvieron que hacer prisioneros en Ulitea a varios caciques para obligar a los nativos a entregar a unos marineros que habían desertado, episodio que ya se había repetido más de una vez en la islas Polinesias. Una vez restablecida la calma, el *Discovery* y el *Resolution* pusieron proa hacia el norte, descubriendo el 25 de diciembre un islote que fue bautizado isla de la Navidad. La expedición fondeó en una de sus ensenadas y algunos de sus oficiales pudieron observar un eclipse de sol el día 30. De nuevo en ruta, los barcos avistaron varias islas desconocidas el 20 de enero. Se trataba de las Hawai, bautizadas por Cook islas Sandwich. Fueron reconocidas las cinco más occidentales del grupo (Uahu, Atuhi, Onihio, Orehua y Tahura), pero no la mayor.

Los ingleses fondearon en Atuhi y luego en Onihio durante doce días, descubriendo que sus habitantes eran polinesios y que hablaban una lengua parecida a los de Tahití.

[31] *Ibidem*, p. 47.



Mapa del tercer viaje de Cook.

> En el curso de mis viajes —escribió Cook— jamás me había encontrado, en ninguna parte, en presencia de nativos tan profundamente asombrados como éstos cuando se vieron a bordo de un navío.

Los hawaianos eran de mediana estatura, robusta constitución, piel de color avellana oscuro, ojos y dientes muy pasables, cabellos lacios en general y, salvo excepciones, no llamaban la atención ni por su belleza ni por el carácter de sus rasgos. Eran vigorosos, activos, de carácter franco y alegre, y grandes nadadores.

Los expedicionarios pudieron contemplar sus diversiones y convivir con estos amigables nativos antes de explorar las frías costas del noroeste:

> Estos isleños parecen estar favorecidos de un natural franco y alegre, y si tuviese que establecer comparaciones diría que carecen de la inconstancia y de la ligereza de los tahitianos y de la expresión indiferente que caracteriza a muchos de los habitantes de Tongatabu. Pa-

> rece que les gusta mucho la sociedad de estar unos con otros, y aparte la disposición al robo que parece innata en la mayoría de los pueblos que hemos frecuentado en este océano, sus relaciones con nosotros fueron extremadamente amigables... Era un placer ver con qué afecto las madres se ocupaban de sus niños y con qué solicitud los padres se asociaban a estos tiernos cuidados, lo cual les distingue de estos salvajes para quienes mujer y niños son más inevitables que deseables y no valen la pena de preocuparse por ellos [32].

En cuanto al descubrimiento español de estas islas, Cook lo negó, pues en caso contrario habrían sacado buen provecho de ellas como escala del galeón de Manila [33].

El 2 de febrero, los barcos se hicieron a la mar y pusieron proa al noroeste, alcanzando las costas pacíficas del Canadá el 6 de marzo por los 44 grados 10 minutos norte. La tierra a la vista era medianamente alta y toda cubierta de bosques. Hacia los 44 grados 55 minutos norte demarcaron un cabo que bautizaron Foulweather a causa del pésimo tiempo que experimentaron después de haberlo franqueado. La navegación se complicó a partir de allí, a pesar de lo cual, siguieron ascendiendo de latitud sin dejar de reconocer la costa cuando el tiempo lo permitía. Eso explicaría por qué los barcos pasaron por delante de la entrada de Juan de Fuca sin avistarla. El 29 de marzo se aproximaron a una ensenada de la que salieron varias canoas a recibirlos.

> Cuando estuvieron junto a nosotros —escribe Cook—, uno de los hombres se levantó y pronunció una larga arenga acompañada de gestos que nos parecieron una invitación a desembarcar. Durante este tiempo nos arrojaba puñados de plumas y sus compañeros imitaban su gesto arrojándonos polvos rojos [34].

Los británicos habían llegado a Nutka.

Pronto se iniciaron los contactos, aunque ninguno de los nativos quiso subir a los barcos ingleses. Las principales mercancías que ofrecieron fueron pieles de diversos animales, como osos, lobos, zorros,

[32] *Ibidem*, p. 57.
[33] *Ibidem*, p. 60.
[34] *Ibidem*, p. 63.

ciervos, mapaches, martas y sobre todo nutrias. También poseían estos pueblos ciertos trozos de metales, cuentas de collares y otros ornamentos, pero el artículo de cambio más singular que ofrecieron fueron cráneos humanos y manos que aún tenían restos de carne, lo que demostró su canibalismo.

> La estatura de los nativos está generalmente por debajo de la media, pero no son delgados en proporción a su pequeña altura, sino, comúnmente, más bien rellenos y rechonchos, sin llegar a musculosos. Además, esta estructura carnosa no parece tener tendencia a degenerar en corpulencia, y las gentes de edad son a menudo delgados o encorvados. Los rostros son a menudo llenos y redondeados, y a veces grandes, con gruesas mejillas salientes, por encima de las cuales el rostro parece hundirse entre las sienes, mientras la nariz, provista de aletas muy abiertas y de un agujero redondo, se aplana en su base [35].

Los nutkenses llevaban el cuerpo recubierto de una capa de pintura y mugre, mientras el rostro estaba pintado de diversos colores o embadurnado con una especie de sebo, en el cual trazaban figuras regulares, dándoles una apariencia de bajorrelieve.

Las descripciones de los nutkenses son muy minuciosas, añadiendo Cook que sus casas desprendían un olor nauseabundo a causa del desorden, la suciedad y la costumbre de secar los pescados en su interior. Webber dibujó el interior de una de sus casas, en las que sobresalían varias caras esculpidas en troncos de árboles de cuatro a cinco pies de altura, levantadas aisladas o por parejas en la parte más alta de la habitación. Cook piensa que pueden tratarse de imágenes de dioses o representaciones simbólicas de algún objeto relacionado con la religión o la superstición. Las principales ocupaciones de los hombres era la pesca y la caza de animales terrestres y marinos, mientras las mujeres realizaban vestidos, secaban el pescado y buscaban mariscos por las playas o por la mar, utilizando unas pequeñas embarcaciones con las que maniobraban con mucha pericia. Una de las costumbres que más llamó la atención de Cook fue la siguiente:

[35] *Ibidem*, pp. 67-68.

> Consisten en una variedad infinita de máscaras y de lobos en madera esculpida que se ponen sobre el rostro o sobre la frente y la parte superior de la cabeza. Algunas se parecen a rostros humanos, provistos de cabellos, barbas y cejas. Otras son cabezas de pájaros, en particular águilas y quebrantahuesos, y muchas representan cabezas de animales terrestres o marinos, tales como lobos, ciervos, tortugas y algunos otros [36].

Tras la visita a Nutka, Cook se dirigió más hacia el norte, costeando el noroeste hasta fondear entre el 12 y el 18 de mayo en la entrada del Príncipe William, cuyos habitantes fueron descritos por Cook como vivaces y de buen talante, bajos y poco agraciados.

> Eran tripudos, con el torso ancho; y la parte más desproporcionada de su cuerpo era la cabeza, que la tenían muy grande, sobre un cuello macizo y corto, con un rostro largo y aplastado. Sus ojos, aunque no fuesen pequeños, estaban apenas en relación con la superficie del rostro. Tenían nariz de papanatas, con un extremo carnoso y redondo, los dientes largos, blancos, regulares y bien plantados; los cabellos negros, espesos, rectos y fuertes. La barba, a menudo ausente, o poca, pero alrededor de los labios el pelo es tieso y erizado, y a menudo es de color moreno. Entre los hombres de edad, la barba puede ser espesa y larga, pero siempre rígida [37].

Sus ropas estaban hechas de pieles de diferentes animales, adornadas en las costuras por borlas o franjas y algunas veces un capuchón, pero cuando llovía se ponían una segunda ropa hecha de intestinos de ballenas o de otros animales, la que rodeaba estrechamente el cuello y descendía por la manga, de forma que, cuando estaban sentados, los faldones caían fuera del hueco de la canoa, impidiendo de esta forma que entrara el agua.

Puestos de nuevo en ruta, siguieron hacia el oeste en busca del paso interoceánico, costeando la península de Alaska hacia el suroeste y luego la cadena de islas Aleutianas, donde los oficiales y científicos embarcados realizaron nuevos estudios de la fauna de las mismas. Entre el 27 de junio y el 2 de julio hicieron una breve escala en

[36] *Ibidem*, pp. 69-70.
[37] *Ibidem*, p. 75.

Unalaska, tras lo cual, se internaron por el estrecho de Bering hacia el norte, hasta ser detenidos por las masas heladas del ártico. El 18 de agosto de 1778, la *Resolution* alcanzó los 70 grados 44 minutos norte, tras lo cual, se dirigieron de nuevo al sur, resolviendo Cook pasar el invierno en la isla de Sandwich e intentar de nuevo la búsqueda al año siguiente. Pero antes, navegó entre las Aleutianas, en las que encontró a varios cazadores rusos empleados en el tráfico peletero.

La muerte de Cook

El 26 de octubre, los barcos ingleses avistaron el lugar elegido para invernar, las islas Sandwich, reconocidas en parte el año interior. Ahora, Cook navegó hacia las dos nuevas descubiertas: Mowé (Mahui) y Owhyhee (Hawai), en donde fondeó el 17 de enero. Los nativos recibieron con amistad a los visitantes, aunque tuvieron que disparar varios tiros al no poder controlar los robos y la excesiva presencia de isleños en los barcos. Un importante sacerdote, llamado Koah, subió a bordo y le echó al capitán Cook una tela roja que traía sobre los hombros, tras lo cual, le presentó otras ofrendas. Más tarde, Cook desembarcó, recibiendo la adoración de los nativos, quienes lo introdujeron en procesión hasta el interior. Las relaciones fueron cordiales y solemnes hasta la partida de los barcos el 4 de febrero. Pero cuando tuvieron que regresar a causa de una tormenta, la cual dañó gravemente el palo de mesana de la *Resolution*, la actitud de los nativos cambió.

El robo de un cúter que estaba amarrado a una boya, el día 14 de febrero, resolvió a Cook a bajar a tierra para atrapar a algunos de los personajes principales de la isla y obligarles a entregarlo. Pero una vez en tierra, la multitud impidió que fuese embarcado el anciano rey Tirriobu y, al conocerse la noticia de la muerte de otro cacique principal por disparos de uno de los botes ingleses, los nativos tomaron las armas, se separaron de sus mujeres e hijos, y amenazaron al grupo de expedicionarios que estaban en tierra. La situación se agravó con la muerte de otro isleño, lo que provocó el ataque general. Al volverse Cook hacia sus hombres para que no hiciesen fuego, le apuñalaron por la espalda y cayó al suelo, siendo descuartizado por la muchedumbre

que se repartió el cuerpo en pedazos. Los que pudieron recuperar sus hombres fueron echados al mar tras una emotiva ceremonia [38].

Tras la muerte de Cook, el mando fue tomado por Charles Clerke, quien murió tras intentar encontrar el paso en las heladas aguas del estrecho de Bering. El nuevo capitán, John Gore, puso rumbo a Petropavlovsk, donde fueron reparados los barcos, tras lo cual costearon Japón y alcanzaron Macao en diciembre de 1779, en donde se enteraron de la declaración de guerra de las colonias americanas a su vieja metrópoli. Finalmente, el 22 de agosto, la expedición fondeó en Strommes, cuatro años y dos meses después de su partida. La pérdida de hombres había sido mínima gracias al cumplimiento de las normas dictadas por Cook. Su nombre había entrado en la historia.

Las exploraciones españolas del Pacífico ilustrado

Los temores de una intervención de los ingleses y los rusos en el Pacífico impulsó una brillante época de exploraciones y reconocimientos españoles. No fueron empresas novedosas en sus fines, pero sí en los métodos puestos en acción, en la gran extensión marítima que tuvieron que cubrir, en el número de barcos que participaron y en la preparación de los oficiales que las dirigieron. Los tres subapartados siguientes componen una expansión poco reconocida en la historiografía de los descubrimientos.

El 3 de junio de 1766, el embajador español en Londres, príncipe de Masserano, comunicó la llegada de la expedición del comodoro Byron con la fragata *El Delfín* y la chalupa *Tamer*, añadiendo sus recelos por los viajes de circunnavegación ingleses, los cuales, según el embajador, tendrían la finalidad de construir presidios en las costas del Pacífico, en territorios pertenecientes a España. Una semana más tarde, el 10 de junio, Masserano volvió a comunicar a la corte de Carlos III su alarma por este tipo de navegación y sus actividades sobre la costas pacíficas de Sudamérica. En una conversación con el duque de Richmon, el embajador le preguntó sobre los fines de la expedición reali-

[38] Sobre la muerte de Cook existe un modélico estudio de M. Sahlins, *Islas de historia. La muerte del capitán Cook, Metáfora, antropología e historia*, Barcelona, 1988.

zada. La respuesta fue que habían ido a buscar gigantes, contestándole Masserano que dicha información la podía haber facilitado el gobierno español y que aquellas costas pertenecían a su majestad católica.

Años más tarde, el tercer viaje de Cook puso de nuevo en alerta a los reinos americanos. El virrey de México escribió al castellano de Acapulco, al comandante de San Blas y al gobernador de California sobre la citada expedición el 23 de octubre de 1776; si bien, desde el mes de junio tenía constancia del asunto.

> Por seguras noticias se sabe —comunicó fray Antonio Bucarely— el apresto en el río de Londres de dos fragatas nombradas la *Resolución* y la *Descubierta*, que mandará el capitán Cook con el pretexto de restituir a las islas de Otaheyti, en el Mar del Sur, al indio que sacó de ellas en una anterior expedición, y como los fines a que se dirige ésta son a examinar el rumbo de la flota que esperamos, reconocer bien las islas de los Ladrones, continuando desde ellas a la California, e intentar el descubrimiento del famoso paso del noroeste para ganar el premio ofrecido por la Cámara de los Comunes al que lo consiga; y aunque tan diversos objetos pudieran hacer dudosa la noticia, siendo preciso sin embargo vivir con suma vigilancia, porque la misma confusión con que se esparcen semejantes especies influye la sospecha del intento de alguna de ellas... [39].

En consecuencia, el temor de una intervención inglesa en el Pacífico fue constante a lo largo de todo el reinado de Carlos III, desasosiego que se uniría al ya producido por al expansión rusa en Alaska.

Conocidas desde la publicación de la obra de los padres Miguel Venegas y Miguel Burriel, jesuitas, *Noticias de la California* (Madrid, 1757), las expediciones de los «rusianos» fueron una preocupación constante para los embajadores españoles en San Petersburgo. El marqués de Almodóvar envió en 1761 un completo informe de los viajes de Bering, y en 1764 el nuevo embajador, vizconde de la Herrería, dio a conocer la explotación de las riquezas peleteras de las islas Aleutianas por los súbditos del zar y la intencion de este último de enviar nuevas expe-

[39] S. Bernabeu Albert, «El océano Pacífico en el reinado de Carlos III. Respuestas españolas a las agresiones foráneas», *Estudios sobre Filipinas y las islas del Pacífico*, Madrid, 1989, p. 24.

diciones a la zona. Una nueva carta, fechada el 31 de noviembre de 1767, de este mismo embajador, informó a la corte sobre la llegada de los rusos al continente americano, si bien no habían trascendido las noticias del lugar en donde desembarcaron y los reconocimientos que practicaron. La noticia fue enviada inmediatamente al virrey de México, marqués de Croix, acompañada de órdenes de alertar al gobernador de la Baja California, Gaspar de Portolá, sobre un posible ataque ruso. Pero su efecto sería más trascendental al apoyar las intenciones del visitador José de Gálvez de ocupar el puerto de Monterrey, empresa que él mismo preparó durante su estancia en el puerto de San Blas y en la península de California el año 1768. Un año después, la expedición del *San Antonio* y *San Carlos* inauguraría un largo proceso de expansión hacia el noroeste, que completaría el iniciado desde la década de los cuarenta de la centuria ilustrada en el Pacífico meridional.

El naufragio del navío *Wager*, perteneciente a la expedición de George Anson, en el norte de las islas de Guayaheco el 14 de mayo de 1741 y la estancia de dos meses del mismo almirante inglés en el puerto de Inche impulsaron el viaje de reconocimiento de Mateo Abraham (1743) en busca de los despojos de la *Wager*. En 1750, Manuel Brizuela con dos piraguas y treinta y cinco hombres fue enviado al puerto de Inche para tomar posesión del mismo y poblarlo. No obstante, Brizuela decidió dejar al soldado Pedro Sánchez y al cacique Diego Laiquen en la isla de Caychilu. A finales de ese mismo año, Mateo Abraham comandó una nueva expedición para comprobar si algún barco había invernado en el archipiélago de los Chonos y reforzar el puesto dejado por Brizuela, el cual fue abandonado poco después. En la década de los sesenta, hay que recordar el viaje de José Domínguez, ayudante de milicias, enviado por el gobernador Juan Antonio Garretón (1763) para reconocer Inche y la región de las Guaitecas, y los periplos misioneros de los padres jesuitas.

Los miembros de la Compañía de Jesús realizaron varias expediciones para buscar indígenas, transportarlos a Chiloé y fundar misiones. El padre Pedro Flores, quien había acompañado a Mateo Abraham en 1743, fundó una misión en 1764 en la isla Kaylin con indios caucahues. En 1765, el padre José García viajó al sur de las Guaitecas, periplo que volvió a repetir entre 1766 y 1767 con cinco piraguas y cuarenta personas. Por último, el padre Juan Vicuña navegó con tres piraguas al sur, un día antes de recibirse la orden real de expulsión de

los jesuitas de todos los dominios de Carlos III. En Guayateco se encontró con el cabo Pedro Mansilla y el alférez Cosme Ugarte, quienes, al frente de cincuenta y seis personas, iniciaron un notable reconocimiento de la costa chilena hasta el grado 53 entre diciembre de 1767 y mayo de 1768. Entre sus objetivos destacaban el reconocimiento de los parajes visitados por los ingleses, la recogida de información sobre los pueblos indios de la zona y la búsqueda de la mítica ciudad de los Césares.

Entre diciembre de 1768 y mayo de 1769, el piloto Francisco Machado realizó un nuevo reconocimiento de los archipiélagos occidentales hasta los 49 grados 22 minutos sur con el fin de completar los trabajos de Mansilla y Ugarte. La expedición estuvo formada por la goleta *Nuestra Señora de Monserrat*, alias *El Águila*, y dos piraguas, sesenta milicianos y el teniente de infantería José de Sotomayor.

A partir de 1769, las exploraciones de la costa meridional coinciden con las destinadas a reconocer las islas del Pacífico y la Alta California. De junio a diciembre de 1769 (y mientras González de Haedo navegaba a la isla de Pascua), el teniente de artillería José Ríus y el alférez de dragones Pedro Mansilla, al mando, respectivamente, de las piraguas *Santa Rosa* y *San Francisco Javier*, viajaron a los alrededores de San Fernando de Inche para descubrir la existencia de algún establecimiento inglés. Las difíciles condiciones de vida en aquellas latitudes disminuyeron los temores de las autoridades, ya que, a partir de entonces, los viajes al sur de Chile tuvieron un carácter marcadamente misional y sus protagonistas fueron frailes franciscanos: fray Francisco Marín y fray Julián del Real, del 21 de octubre de 1778 al 8 de marzo de 1779, y fray Francisco Menéndez y fray Ignacio Vargas, entre 1779 y 1780. Las expediciones del alférez de navío Francisco Clemente y Miró (1792) y de José Moraleda y Montero (1792) completarían los conocimientos españoles de la geografía y los pueblos del extremo sur de la costa pacífica americana [40].

[40] Véase, R. Maldonado, *Estudios geográficos e hidrográficos sobre Chile*, Santiago de Chile, 1897; N. Anrique, *Cinco relaciones geográficas e hidrográficas que interesan a Chile*, Santiago de Chile, 1897; *Documentos para la historia de la náutica de Chile. Viaje del Padre José García. Viaje de Cosme Ugarte. Viaje de Francisco Machado*, Santiago de Chile, 1889; y W. Hanisch S. J., *La isla de Chiloé, capitana de las rutas australes*, Chile, 1982.

Los viajes peruanos a Tahití y Pascua

Las expediciones a las islas de Pascua y Tahití se realizaron durante el reinado del virrey Manuel de Amat y Junyent (1761-1776), quien anteriormente (1755-1761) había conseguido una gran experiencia geoestratégica durante su estancia en Chile. Sus primeras medidas se dirigieron a construir y reforzar las defensas militares de los principales puertos de la costa pacífica, como Valdivia, Valparaíso y El Callao, a la vez que organizó varias expediciones a las islas del Pacífico para averiguar si los ingleses habían construido colonias y para estorbar sus acciones. Amat conocía y estaba preocupado por las continuas campañas científicas en el Pacífico que, amén de sus objetivos académicos, ocultaban otros más lucrativos y expansivos. Con la llegada en arribada del navío francés *Sant Jean Baptiste*, al puerto del Callao el 10 de abril de 1770, el virrey dispuso que una expedición explorase el Pacífico meridional, siguiendo el paralelo 27°20', en busca de la isla descubierta en aquella latitud por el inglés Edward Davis en 1687. Esta ruta figurada se logró tras el estudio de numerosos mapas y documentos sobre los descubrimientos del Pacífico sur de todos los tiempos.

La expedición, compuesta por el navío *San Lorenzo* y la urca *Santa Rosalía*, partió el 10 de octubre de 1772 bajo el mando del capitán de fragata Felipe González de Haedo, mientras que la urca fue capitaneada por el también capitán de fragata Antonio Domonte. Las instrucciones contenían tres objetivos concretos: buscar y explorar la isla de Davis, localizar la isla Nueva o de Luján y reconocer la isla de Madre de Dios en la costa meridional de Chile, averiguando si existían tropas o colonias extranjeras en las mismas. El costo del *San Lorenzo* ascendió a 39.434 pesos y su tripulación estuvo formada por 547 hombres [41].

Los navíos pusieron rumbo al sur hasta alcanzar los 27 grados 20 minutos sur desde donde siguieron casi en línea recta hasta divisar la isla de Pascua el 15 de noviembre. Entonces fondearon en la parte noreste de la misma, en la actual Hanga Ho'onu, que bautizaron como ensenada de González. Cinco días más tarde, tres destacamen-

[41] F. Mellen Blanco, *Manuscritos y documentos españoles para la historia de la isla de Pascua*, Madrid, 1986.

tos independientes exploraron la isla, bautizada de San Carlos, por separado: uno de ellos, al mando de José de Bustillo, tomó posesión de la isla, otro, mandado por el teniente de navío Alberto de Olaondo desembarcó en una ensenada situada al suroeste para desviar la atención de los isleños, y un tercero, en dos botes capitaneados por Cayetano de Lángara y Emeterio Heceta, dieron la vuelta a la isla de Pascua, que quedó situada en 27 grados 6 minutos sur y 26 grados 36 minutos al occidente del meridiano de Tenerife. Los pilotos Juan Hervé, del *San Lorenzo*, y Francisco Aguera, de la *Santa Rosalía*, realizaron los primeros mapas de la isla con la colaboración de otros compañeros.

El capitán de fragata José Bustillo, acompañado de cien marineros, varios oficiales y los capellanes, colocaron tres cruces de madera en sendos cerros situados en la parte noreste de la isla como testimonio de la toma de posesión en nombre de Carlos III. Seguidamente se levantó el acta correspondiente y los principales invitados firmaron en la misma, no faltando la rúbrica de tres caciques nativos.

Una descripción anónima de la isla de Pascua describía así a los nuevos súbditos del rey Borbón:

> Los naturales, cuyo número se cree no exceden de 3.000, son por lo regular de estatura prócer, bien hechos y encarados, sin que se les note la fealdad de los demás indios de las Américas. Andan desnudos hombres y mujeres, cubriendo sus partes vergonzosas con una red primorosamente trabajada de color azafrán, y algunos con un pedazo parecido a badana blanca, de cuyos colores usan también, aunque no todos, unas mantas de algodón que anudan sobre el hombro derecho, llegando hasta más abajo de las rodillas. Muchos de ellos traen en la cabeza una diadema de plumas, cuyo distintivo parece sólo corresponder a sus sacerdotes y jefes de varias tribus que se notan. Generalmente usan tener muy largas las orejas y abiertas por la boca inferior, colocando en el hueco un aro de hoja de caña de varios tamaños. Se dan en el rostro con una pintura como azarcón y encima varias listas de blanco, siguiendo desde la barba hasta los pies diferentes dibujos picados con muchas líneas primorosamente hechas por su igualdad del mismo color, como estilan los moros en los brazos, trayendo igualmente pintados en los costados unos ídolos a quienes daban el nombre de Paré.

Los isleños no conocían otras armas que palos y piedras, siendo muy dóciles y muy contrarios a las armas de fuego. Construyen sus viviendas debajo de tierra, accediendo a ellas por una pequeña entrada de gran dificultad, aunque los españoles vieron también algunas chozas de paja en las que mantienen enterrado el fuego

> y parece tienen superstición en no franquearlo nadie, como se vio en que queriendo algunos encender tabaco para chupar, se enojaban y procuraban luego enterrarlo con más cuidado.

No tenían más animales domésticos que las gallinas y en cuanto a sus alimentos se reducían a calabazas blancas, plátanos, cañas dulces, yucas, ñames, camotes y otras raíces. La isla tiene varios manantiales, pero algunos tenían un desagradable sabor. En cuanto a los pescados, eran escasos los que se podían coger en sus proximidades, si bien alguno de ellos era de agradable sabor [42].

El 21 de noviembre se hicieron de nuevo a la mar, rumbo al oeste, en busca de la isla Nueva o del piloto Luján, pero las indagaciones fueron infructuosas y cambiaron rumbo a San Carlos de Chiloé, adonde llegaron el 14 de diciembre. La nueva misión consistía en un reconocimiento de la costa hasta el estrecho de Magallanes para averiguar si existía alguna presencia de extranjeros, pero tuvieron que esperar la llegada de dos lanchas que habían partido con anterioridad con el mismo fin y para encontrar prácticos que se aventuraran en aquellas peligrosas aguas. Finalmente, el 28 de diciembre las lanchas llegaron con noticias negativas sobre la presencia de otras naciones, y la expedición puso rumbo al Callao, adonde llegaron el 28 de marzo de 1771 tras haber avistado en el viaje de vuelta la isla de Juan Fernández y de nuevo la isla de San Carlos o de Pascua.

La corona dispuso el establecimiento de una colonia en Pascua que quedó suspendida hasta el reconocimiento de la isla de Tahití. Las expediciones españolas a esta última isla fueron tres y componen uno de los capítulos más brillantes de los españoles en el Pacífico. La estancia de Cook en ella para observar el Tránsito de Venus fue el principal

[42] Véase, F. Mellen Blanco, «El Virrey Amat y la expedición a la isla de Pascua», *El Pacífico español de Magallanes a Malaspina*, Barcelona, 1988, pp. 107-119.

detonante de las mismas, ya que el virrey Amat creyó ver detrás de la famosa expedición científica una empresa colonizadora. El 26 de septiembre de 1772 levó anclas del puerto del Callao la fragata *Santa María Magdalena*, alias *El Águila*, mandada por el capitán de fragata Domingo Bonaechea, llevando de segundo a Tomás Gayangos y de piloto a Juan Hervé. Dos franciscanos, fray José Amich y fray Juan Bonamó, se embarcaron como capellanes y para entablar contacto con los naturales, teniendo que redactar al final una descripción de los mismos y un vocabulario de su lengua.

Los barcos pusieron rumbo al oeste, descubriendo el 28 de octubre una isla coralina, habitada por hombres morenos que portaban largas lanzas, a la que bautizaron como San Simón y San Judas, más tarde Resolution Island tras ser avistada por Cook. Luego avistaron otra, ya descubierta por Bougainville, a la que llamaron San Quintín, y una tercera, en la que, pese a los intentos, no pudieron fondear y a la que bautizaron isla de Todos los Santos (Anaa), después llamada Chain Island por Cook. El 6 de noviembre pudieron anclar en otra nueva isla, llamada San Cristóbal, en la que intercambiaron regalos con sus habitantes. Tanto esta isla como la anterior habían sido descubiertas por Quirós en 1606, bautizándolas la Conversión de San Pablo y Decena.

El 8 de noviembre, la expedición divisó Tahití y el día 20 la fragata quedó amarrada en la bahía de Aiurua. Durante los siguientes días, los españoles convivieron cordialmente con los nativos, recogieron noticias sobre sus costumbres y sobre la escala de otros barcos extranjeros y el 20 de diciembre, tras un mes de estancia en la isla, levaron anclas, avistando una nueva isla en su viaje de regreso, que bautizaron isla de Santo Domingo, ya reconocida por el capitán Wallis, que la llamó Duque de York.

La expedición condujo de Tahití, llamada por los españoles isla de Amat, a cuatro nativos, los cuales fueron recibidos por el virrey, quien escuchó la narración del viaje y aprobó el establecimiento de una colonia española en la isla. No obstante, posteriormente Cayetano de Lángara indicó que un establecimiento sería muy costoso y que tan sólo sería necesario un grupo de misioneros para tener la isla bajo control español. Así surgió el segundo viaje, realizado por la fragata *El Águila*, nuevamente mandada por Domingo de Bonaechea, y el paquebot *Júpiter*, bajo el mando de su dueño, José Andía y Varela. Los misioneros elegidos fueron Jerónimo Clota y Narciso González, ambos

pertenecientes al Colegio de Ocopa. Dos indios supervivientes también los acompañaron, amén de Máximo Rodríguez, intérprete, que había viajado ya durante el primer viaje y había perfeccionado el idioma durante la estancia de los nativos en Lima.

Durante el viaje a Tahití se avistaron nuevas islas. El 29 de octubre descubrieron San Narciso y a principios de noviembre avistaron la isla de los Mártires, bautizada Doubtful un año antes por Cook, y la isla de San Juan. Más tarde descubrieron una gran cruz de madera en la isla de Todos los Santos, perteneciente a la visita de Quirós en 1606, y divisaron otras dos nuevas islas que bautizaron San Julián y San Blas. Finalmente, el 14 de noviembre los dos barcos españoles llegaron a Tahití, fondeando en la bahía de la Santa Cruz de Ojatutyra.

El recibimiento fue muy cordial, como en el primer viaje, y el 1 de enero de 1775 se celebró la primera misa en la nueva misión. Los principales caciques de la isla fueron reunidos y proclamaron su sumisión al rey de España; tras lo cual, la expedición se hizo de nuevo a la mar el 20 de enero. Los barcos se dirigieron entonces a Orayatea, aunque no pudieron fondear debido al mal tiempo, tras lo cua[1] regresaron al Callao, adonde llegaron el 8 de abril. Durante el camino de regreso descubrieron la isla de Santa Rosa y murió Bonaechea, sustituyéndole Tomás de Gayangos como comandante de la expedición.

La tercera expedición española a Tahití se realizó en 1775 con la fragata *El Águila*, bajo el mando de Cayetano de Lángara, la cual transportó víveres y otras mercancías a la joven misión, si bien los padres le comunicaron a su llegada a la isla su deseo de abandonarla por el temor a los indígenas. El 22 de noviembre de 1775, el barco español abandonó definitivamente la isla de Tahití [43].

Las expediciones al fin del mundo

El principal impulsor de estas expediciones fue José de Gálvez, visitador general de la Nueva España, quien en abril de 1768 abandonó

[43] F. de las Barras y Aragón, «España en la Polinesia oriental (1770-1775)»: *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, LXXXI, pp. 631-683 y LXXXII, pp. 52-140; y la clásica obra de B. Glanvill Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti by Emissaries of Spain during the years 1772-1776*, 3 vols., Londres, 1913-1919.

la capital novohispana para dirigirse hacia las provincias situadas en el noroeste del virreinato con el fin de pacificar e impulsar la región, labor urgente tras la expulsión de los jesuitas en 1767. A Gálvez se le debió también la creación del puerto de San Blas con el fin de apoyar la guerra de Sonora y abastecer la península bajocaliforniana. Asimismo, Gálvez se encargaría personalmente de organizar la primera expedición al noroeste: la denominada Santa Expedición, que por medio de dos partidas terrestres y dos barcos, el *San Carlos* y el *San Antonio*, lograría, entre 1769 y 1770, ocupar los puertos de San Diego y Monterrey. A esta numerosa expedición le seguieron varios viajes de abastecimiento de los nuevos establecimientos altocalifornianos, que permitieron a los marinos de San Blas el conocimiento de los vientos y las corrientes de las latitudes más norteñas de la Mar del Sur. El piloto más destacado fue el marino mallorquín Juan Pérez, el cual fue encargado por el virrey de Bucareli de preparar y comandar el primer viaje español al norte del cabo Mendocino.

La expedición de Pérez inauguró una serie de expediciones españolas al noroeste de América que entre 1774 y 1793 surcaron las aguas del Pacífico septentrional en busca de los rusos, del mítico paso interoceánico y para defender los derechos de la corona española sobre aquellas costas e islas. Juan Pérez realizó la primera expedición con la fragata *Santiago*, alcanzando tierra cerca de los 54 grados norte y, tras llegar a los 55 grados 49 minutos, emprendió el regreso, descubriendo el 8 de agosto el fondeadero de Nutka, que bautizó con el nombre de San Lorenzo. Al siguiente año, los barcos expedicionarios fueron comandados por varios guardiamarinas llegados expresamente desde la península para impulsar los reconocimientos. Entre ellos se encontraría Juan Francisco de la Bodega y Quadra, cuyos diarios, pertenecientes a los viajes de 1775, 1779 y 1792, son buena muestra de la alta preparación científica de los marinos españoles [44]. No obstante, no hay que olvidar que estos excelentes diarios forman parte de un numeroso grupo de manuscritos y cartas que hoy son el testimonio de una presencia transitoria, pero de enorme importancia histórica para la historia del Pacífico norte.

[44] *Juan Francisco de la Bodega y Cuadra y el descubrimiento del fin del mundo*, edición de Salvador Bernabeu, Madrid, 1990.

La expedición de 1775 se realizó con dos barcos: la fragata *Santiago*, comandada por Bruno de Heceta, y la goleta *Sonora*, gobernada por Bodega. Partieron de San Blas el 16 de marzo de 1775 con víveres para un año, alcanzando el 11 de junio los 41 grados y el 13 de julio la Rada de Bucareli, en los 47 grados 23 minutos norte, en la cual desembarcaron y tomaron posesión. Ambos barcos permanecieron en conserva hasta el 30 de julio, en que se separaron, iniciando la goleta una arriesgada derrota que la llevaría hasta los puertos de Guadalupe y Los Remedios —en los 57 grados 20 minutos norte— y a la entrada de Bucareli —en los 55 grados 17 minutos norte—, tras lo cual, iniciaron el regreso.

Cuatro años más tarde, en 1779, se realizó la tercera expedición al norte del cabo Mendocino, empresa para la cual fueron elegidas las fragatas *Princesa* y *Favorita*, esta última adquirida dos años antes en el puerto peruano del Callao por Bodega y Quadra. Este último e Ignacio Arteaga fueron los comandantes de la expedición, la cual logró explorar la bahía de Bucareli, la isla del Carmen y el puerto de Santiago, lográndose alcanzar los 59 grados norte, donde encontraron una ensenada que llamaron de Nuestra Señora de Regla. La guerra con Inglaterra demoró la organización del cuarto viaje, que finalmente se hizo a la mar el 8 de marzo de 1788, formado por los navíos *Princesa* y *San Carlos*, bajo las órdenes del alférez Esteban José Martínez y del piloto Gonzalo López de Haro. La expedición se dirigió directamente a los 59 grados norte, explorándose la costa hacia el oeste hasta encontrar los buscados establecimientos rusos. La noticia de la ocupación rusa de Nutka al año siguiente para terminar con el comercio peletero iniciado por varios barcos ingleses desde el puerto de Cantón, determinó la rápida vuelta de esta expedición a San Blas para dar a conocer a las autoridades españolas tan trascendental decisión. En consecuencia, se proyectó una quinta expedición de colonización en 1789 con la que se cerró el primer ciclo de expediciones españolas al noroeste.

Hacia mediados de la década de los ochenta, ningún oficial del grupo enviado en 1775 a San Blas quedaba en este puerto novohispano, por lo que las expediciones de 1788 y 1789 fueron mandadas por capitanes no guardiamarinas. La grave situación que se produjo en el puerto de Nutka, al arrestar el capitán Martínez a dos barcos ingleses, más la demanda del virrey de México de experimentados marinos para dirigir las naves exploratorias de la Mar del Sur, deter-

minó a las autoridades peninsulares a enviar un nuevo grupo de oficiales peninsulares, entre los que figuró, de nuevo, Juan Francisco de la Bodega y Quadra. Sin embargo, a diferencia de su primera estancia en San Blas, nuestro guardiamarina se encargaría de dirigir los destinos del citado puerto en un momento de gran importancia para la historia de las exploraciones, volcando en sus decisiones la experiencia acumulada durante sus dos viajes de descubrimientos del noroeste y sus dos derrotas hasta el puerto del Callao entre 1775 y 1783.

El principal objetivo de los viajes españoles al Pacífico norte entre 1790 y 1793 fue el hallazgo del paso del noroeste que, según los «geógrafos de gabinete», se encontraba en alguna de las siguientes cuatro entradas: de Aguilar, en los 43 grados norte; de Fuca, en los 48 grados; de Fonte, en los 53 grados; y de Ferrer Maldonado, en los 60 grados. El año 1790, una nutrida expedición, formada por la fragata *Concepción*, el paquebot *San Carlos*, el *Filipino*, y la balandra *Princesa Real*, mandada por el teniente de navío Francisco de Eliza, fue enviada para ocupar por segunda vez Nutka y seguir los descubrimientos, misión que se le encomendó asimismo al también teniente de navío Salvador Fidalgo, quien se dirigió a la isla de la Magdalena y sus inmediaciones sobre los 60 grados norte, y visitó los establecimientos rusos del río de Cook y del cabo de Dos Cabezas. Menos suerte tuvo en su viaje de regreso a causa de las continuas nieblas y vientos contrarios. Fatalidad que se extendió a su compañero, el alférez de navío Manuel Quimper, comisionado para reconocer el estrecho de Juan de Fuca.

En 1791, exploraron el noroeste las dos naves de la expedición Malaspina: la *Descubierta* y la *Atrevida*, quienes siguieron las aguas de Fidalgo por los 60 grados norte, reconociendo minuciosamente la costa e islas en busca del paso de Ferrer Maldonado. La bahía de Bering fue elegida como punto inicial de la exploración, guiándose por los dibujos del famoso estrecho copiados por Juan Bautista Muñoz en 1781. En el interior de la bahía del Almirantazgo creyeron descubrir las señales buscadas, por lo que fondearon en Mulgrave para reconocer una sospechosa abra que fue bautizada como puerto del Desengaño tras comprobar su pronta interrupción. El 5 de julio levaron anclas y se dirigieron a la entrada del Príncipe Guillermo con el fin de reconocer varios puntos de la costa no vistos por el célebre capitán Cook, prosiguiendo sus exploraciones por la parte norte de la isla de Montagú, la

isla Hinojosa, que fijaron en los mapas, hasta fondear finalmente en Nutka el 13 de agosto.

Por fin, en 1792, varias fueron las expediciones que recorrieron el noroeste. Alcalá Galiano y Cayetano Valdés exploraron el estrecho de Fuca, entre los 47 grados y los 48 grados norte, labor en la que habían fracasado Manuel Quimper y Francisco de Eliza a principios de ese mismo año. Las goletas *Sutil* y *Mexicana* levaron anclas el 8 de marzo, alcanzando Fuca sin dificultades e iniciando los reconocimientos. Durante sus trabajos encontraron al navegante inglés George Vancouver, quien a bordo de la *Discovery* se encontraba realizando la misma campaña de descubrimientos. La comunicación con el océano Atlántico no se logró, pero a cambio se perfeccionó notablemente la cartografía del citado estrecho. El 23 de noviembre las goletas anclaron en Nutka y, tras el posterior reconocimiento de la entrada de Heceta, la costa situada entre los 46 grados y 46 grados 35 minutos norte y las islas del canal de Santa Bárbara, las goletas anclaron en San Blas. Asimismo en 1792, Jacinto Caamaño realizó una notable exploración del litoral desde el puerto de Bucareli hasta el puerto de Nutka, levantando los planos de los principales puertos que encontró y bautizando numerosos accidentes de la costa.

Todas estas expediciones coincidieron en Nutka con Juan Francisco de la Bodega y Quadra, comisionado por el gobierno español para fijar con el representante inglés los límites de la soberanía de ambas naciones. Las negociaciones no alcanzaron ningún acuerdo, por lo que Bodega regresó a San Blas sin cumplir con su cometido, a pesar de lo cual fue felicitado por el virrey por su conducta con los ingleses. Tras este intenso 1792, la corona intentó colonizar el puerto de Bodega, cuya ocupación le fue encomendada al teniente de fragata Juan Bautista Matute, quien con la goleta *Sutil* inició el 23 de marzo el último intento colonizador español del noroeste, que terminó en fracaso. Más fortuna tuvo el reconocimiento de una buena parte del litoral situado al sur de Fuca, labor que le fue encomendada al teniente de navío Francisco Eliza y al piloto Juan de Zayas, quien elaboró una interesante cartografía, «canto de cisne» de la presencia española al norte del cabo Mendocino.

Este notable grupo de expediciones españolas en el Pacífico quedan enmarcadas dentro de tres grandes líneas de investigación. En primer lugar, como viajes hidrográficos y de descubrimiento, contribuye-

ron de forma notable al conocimiento de la geografía y de la etnografía del Pacífico y de América. En segundo lugar, impulsados e influenciados por una coyuntura política concreta, respondieron a los intereses geoestratégicos del Imperio español, conformando una elástica frontera en latitudes nuevas para los barcos españoles, al mismo tiempo que demostraron la ineficacia de los tradicionales sistemas de soberanía y posesión. Por último, estas expediciones, organizadas y financiadas por la corona en el puerto de San Blas, reflejaron los claroscuros de la economía colonial y las dificultades de los virreinatos para mantener una presencia constante y efectiva de los españoles en el Pacífico [45].

[45] W. Cook, *Flood Tides of Empire: Spain and the Pacific North-West, 1543-1819*, New Haven y Londres, 1973.

Capítulo VI

LA AMPLIACIÓN DE LOS CONOCIMIENTOS

Durante la década 1785-1795, diversas expediciones francesas, españolas e inglesas recorrieron el Pacífico para completar los viajes de Cook y ampliar los conocimientos humanos sobre el gran océano. Los viajes fueron dirigidos a áreas concretas poco conocidas, aunque se mantuvo el programa científico ilustrado. Estas nuevas expediciones están a la altura de las más fructíferas realizadas por los europeos durante el siglo XVIII y lograron extraordinarias aportaciones a la ciencia. El capítulo termina con el famoso motín de la *Bounty,* episodio marino que ha inspirado por igual a historiadores y literatos.

La expedición de La Pérouse (1785-1788)

La gran expedición francesa al Pacífico tuvo un destino trágico, aunque sus aportaciones fueron muy valiosas y hoy es considerada como una de las más importantes que surcaron las aguas del océano tras Cook. El Tratado de Versalles (1783) permitió a Francia recuperarse en parte de las pérdidas ocasionadas por la Paz de París; Luisiana, Senegal y algunas islas antillanas volvieron bajo soberanía gala. No recuperó Canadá, pero a partir de entonces los franceses podían rivalizar con los británicos en el dominio de los océanos que éstos gozaban desde el siglo XVI. Para finales del reinado de Luis XIV, Francia contaba con más de mil naves capaces de navegar en alta mar y, al finalizar la guerra, el número se había duplicado. Esta cuantiosa Marina tenía que ser empleada en tiempos de paz en otros campos que el bélico, por lo que, a partir de 1783, Francia inició una continua política ex-

pansionista que la llevó al restablecimiento de la Compañía de las Indias, suprimida por Choiseul, y a organizar campañas científicas de descubrimientos y reconocimientos, donde el elemento económico no estuvo ausente. De ahí que una de las principales metas del viaje de La Pérouse fuese la exploración de la costa noroeste de América con el fin de obtener concretas noticias sobre sus riquezas peleteras y la posibilidad de comerciarlas en Asia y en Europa.

La expedición de La Pérouse quiso ser la más ambiciosa de las empresas hasta entonces enviadas al Pacífico. Con su amplio programa de descubrimientos y su insaciable curiosidad enciclopédica, se puede integrar perfectamente en el clima intelectual y científico del siglo XVIII, constituyéndose en una afortunada continuación de las empresas de Kerguelen y de la expedición de Bougainville, aunque existieron importantes novedades. La importancia del material científico embarcado y el rigor de las observaciones y de los trabajos geográficos convirtieron a esta expedición en un modelo para las siguientes que se prepararon, como la de D'Entrecasteaux. Con La Pérouse se inició la era de las navegaciones científicas en Francia, demostrando el gran valor que los cronómetros habían jugado en la historia de las exploraciones inglesas. La expedición fue organizada, pensada y financiada enteramente por el Estado, sin dejar ni una pequeña participación a la iniciativa privada.

Las instrucciones del viaje fueron redactadas por Luis XVI y por Claret de Fleurieu, director general de puertos y arsenales, quien sería el principal impulsor del viaje. El origen económico del mismo aparece en dichas instrucciones, pues el primer destino de la expedición sería el reconocimiento del noroeste de Norteamérica, entre la Alta California y Alaska, con el fin de recoger noticias sobre las riquezas peleteras de la zona y la explotación de las mismas por los rusos, tras lo cual navegarían hasta China y Japón con el objeto de averiguar las posibilidades de abrir el mercado asiático a las pieles norteamericanas. Cumplida esta tarea, viajarían hasta Australia para conocer las actividades de los ingleses en aquel continente, sin olvidar la exploración de los diversos archipiélagos del Pacífico. Complementariamente, observarían los dominios españoles de la Mar del Sur y la expansión de los rusos desde Kamchatka. Para cumplir estas tareas, la expedición contaría con un excelente equipo científico, dotado de los más modernos instrumentos, que debería seguir, observar y recoger cuanto de nuevo apareciese ante los ojos de los científicos. Por lo que respecta a la geografía,

Fleurieu apuntó tres áreas de gran interés: el noroeste, el Mar del Japón y las islas Salomón. Luis XVI añadió una cuarta: la costa meridional de la Nueva Holanda.

Jean-Francois Galaup de La Pérouse fue el comandante elegido para la gran expedición francesa. Nacido el 23 de agosto de 1741 en el castillo de Gua (Albi), en el seno de una familia de comerciantes ennoblecidos en el siglo XVI, entró a formar parte de la Marina a los quince años, desarrollando una activa carrera por diversos mares del globo hasta lograr una audaz victoria al mando del *Sceptre* el año 1782: la destrucción de varios asentamientos británicos en la bahía de Hudson, que los ingleses consideraban inaccesibles. Fleurieu lo recomendó por su carácter enérgico, popular y modesto, siendo aceptado y nombrado por Luis XVI como comandante de las naves elegidas para el viaje: dos urcas de 500 toneladas cada una, llamadas *Portefaix* y *Autuche,* que fueron ascendidas al rango de fragatas y rebautizadas *Boussole* y *Astrolabe.* Como segundo de la expedición y capitán de la *Astrolabe,* La Pérouse eligió a Paul Antoine Marie Fleuriot de Langle, marino nacido en el castillo de Kerlouet en 1744, que ya lo había acompañado como capitán de la *Astrée* en el ataque contra los puestos ingleses de la bahía de Hudson.

El equipo científico fue muy notable: el astrónomo J. Lepaute d'Agelet, el geólogo Lemanon, el profesor de matemáticas y astrónomo Louis Monge, desembarcado en Tenerife a causa de una enfermedad, el ingeniero Monneron y su ayudante Bernizet, los botánicos Lamartinière y Jean Nicolas Collignon, el naturalista Dufresne, los pintores Duché de Vancy, Prévost el joven y Prévost tío, y dos capellanes, el franciscano Receveur y el físico abate Mongès, canónigo regular de Sainte-Geneviève. Todos ellos, más los oficiales y cirujanos del barco, deberían contribuir para completar un minucioso programa científico que incluía la geometría, la astronomía, la física, la química, la mineralogía, la anatomía, la zoología y la botánica. Para ayudarles en sus tareas se embarcaron los instrumentos más modernos: cuatro círculos de Borda, tres sextantes ingleses, cinco relojes marítimos de Berthoud y un cronómetro inglés; además, el ingeniero Monneron se entrevistó en Londres con Joseph Banks, quien le entregó dos brújulas de inclinación anteriormente utilizadas por Cook y se dispusieron salas especiales como un laboratorio de química, una sala de mapas y una biblioteca de mil volúmenes. Junto al personal científico, varios oficiales

fueron elegidos de un conjunto muy numeroso de peticiones, entre ellas la de Napoleón Bonaparte.

Junto a las instrucciones reales, la Academia de Ciencias y la Sociedad Real de Medicina entregaron a La Pérouse sus recomendaciones. Para ganarse el favor de los nativos, se embarcaron varias cajas de hachitas, peines, cascos y otros objetos capaces de seducirlos [1].

Dos años y medio de viaje

Los barcos expedicionarios levaron anclas de Brest el 1 de agosto de 1785. Gracias a los vientos favorables, el día 13 fondearon en Madeira, donde compraron vino a buen precio. El 16 zarparon de nuevo y el 19 llegaron a Tenerife. Allí, mientras se negociaban varios productos, Dagelet instaló su observatorio en tierra y comprobó la marcha de los relojes. En cuanto a los otros expedicionarios, La Pérouse escribió a Fleurieu y le anunció el desembarco de Monge, víctima de la enfermedad del mar desde su partida de Brest, que le imposibilitaba para continuar el viaje. El 30 de agosto, la *Boussole* y el *Astrolabe* abandonaron Tenerife con las bodegas llenas de bastimentos. El 16 de octubre avistaron los islotes de Martin-Vas y más tarde la isla de la Trinidad, ocupada por un pequeño destacamento portugués desde 1784. El teniente Vaujuas y los naturalistas Lamartinière y Receveur la visitaron durante algunas horas, mientras el ingeniero Monneron reconoció el pequeño presidio lusitano. Al no poder abastecerse allí de agua y leña, La Pérouse ordenó seguir hacia la costa brasileña, fondeando en la isla de Santa Catalina el 6 de noviembre. Los franceses prefirieron esta isla al puerto de Río de Janeiro para no sufrir los incidentes diplomáticos que otros navegantes habían padecido durante su escala en dicho puerto. Afortunadamente, los franceses pudieron embarcar sin problemas agua, leña y víveres, así como naranjos y limoneros para ser plantados en las islas del Pacífico.

[1] Esta expedición cuenta con la mejor monografía sobre los objetivos y preparación de una empresa científica de descubrimientos, un trabajo modélico, su autora es C. Gaziello, *L'Expédition de La Pérouse 1785-1788. Réplique française aux voyages de Cook*, París, 1984.

De nuevo en la mar, la expedición buscó la isla Grande, descubierta por Antoine de La Roche en 1675, entre el 19 de noviembre y el 27 de diciembre de 1785. El mal tiempo los acompañó hasta enero de 1786, mes en el que nuevamente reinó el cielo azul, permitiendo realizar numerosas observaciones. El 14 de enero avistaron las costas de la Patagonia y el comandante, optimista por el buen tiempo, decidió no realizar la escala prevista en la bahía del Buen Suceso, en el estrecho de Le Maire, entre la Tierra de Fuego y la Tierra de los Estados, y doblar el cabo de Hornos. Convencido de que la Tierra de Drake era simplemente una parte de la Tierra del Fuego, no se paró a comprobarlo, falto como estaba de nuevos víveres para continuar el viaje. Así, la expedición puso rumbo a la bahía de la Concepción, en Chile, donde no encontraron la villa que buscaban, pues había sido destruida por un terremoto en 1751. Sin embargo, varias canoas que salieron a su encuentro los llevaron hasta la nueva ciudad de Concepción, levantada en el cercano fondeadero de Talcaguama. Allí los navíos fueron reparados, surtidos de agua y otras provisiones, y la estancia de descanso sirvió para que los expedicionarios pudiesen observar el régimen español en sus posesiones americanas. Antes de despedirse, los franceses obsequiaron a toda la ciudad con una cena seguida de fuegos artificiales, bailes y la suelta de un globo de papel que Monneron había hecho construir en Francia.

El viaje no pudo continuar hasta el 19 de marzo debido a los vientos desfavorables. Entonces, pusieron rumbo a la isla de Pascua, en la que fondearon el 9 de abril tan sólo unas horas. Durante la travesía había muerto de tuberculosis Jean Fol, criado de Laborde-Marchainville, al que había que sumarle dos marineros que desertaron en Chile. Los expedicionarios fueron bien acogidos por los isleños, aunque su excesivo amor a lo ajeno creó pronto dificultades. Animales y semillas fueron regalados a los pascuences, los cuales ofrecían a sus mujeres para distraer la atención de los visitantes y poder robarles cuanto tenían. Un destacamento, conducido por Langle, se internó en la isla para distribuir los regalos; mientras La Pérouse y otros oficiales visitaban las célebres estatuas de piedra, las cuales dibujó Duché de Vancy. El 10 de abril dejaron la isla para recorrer 2.000 leguas en el Pacífico rumbo al noroeste con el fin de avistar las islas Sandwich.

Siguiendo una ruta paralela a la realizada por Cook en 1777, alcanzaron con éxito la isla de Maui, vecina de Hawai, donde Cook en-

contró la muerte, el 28 de mayo de 1786. Los franceses fueron bien acogidos por los naturales, quienes se acercaron a los barcos para intercambiar sus frutas, cerdos y otros objetos locales por productos galos, sin registrarse ningún incidente. El cirujano mayor Rollin partió de excursión a la isla al día siguiente con el fin de estudiar los efectos de las enfermedades venéreas en la población, señalando que su implantación en la isla era muy antigua para ser atribuida a las recientes visitas de las expediciones ilustradas.

El 1 de junio, la *Boussole* y el *Astrolabe* prosiguieron el viaje hacia el norte con el fin de registrar la costa noroeste del continente americano, región prioritaria dentro de su programa de exploraciones. Diversas prendas fueron repartidas para luchar contra el frío, mientras una infusión diaria de quinina fue ordenada por el comandante y los cirujanos para impedir el escorbuto. Durante la travesía, Langle hizo instalar un molino de viento en el *Astrolabe* para moler el trigo en grano y poder hacer pan y galletas. El 23 de junio los dos barcos divisaron tierra: entre las nieblas distinguieron las masas de nieve que cubrían el monte de San Elías. La expedición había alcanzado la costa de Alaska, en donde, tras algunos intentos, lograron encontrar un canal.

La Pérouse envió tres embarcaciones para reconocerlo, pero regresaron tras haber encontrado una pequeña bahía que bautizaron de Monti, en recuerdo del comandante de esta pequeña expedición. Finalmente, el 2 de julio descubrieron un puerto más amplio y capaz, aunque peligroso. Era necesario fondear para trasladar a cubierta los cañones depositados en el fondo antes de navegar por el Mar de la China, siempre repleto de piratas, por lo que anclaron junto a una pequeña isla de la entrada, en la que instalaron, además, un pequeño observatorio. Los indios llegaron a intercambiar sus pieles y pescado por objetos de hierro, si bien «pasaban la noche a la espera del momento oportuno para robarnos», escribe el comandante. El lugar, bautizado puerto de los Franceses, parecía muy satisfactorio para crear una factoría si algún día el gobierno galo lo considerase oportuno, por lo que La Pérouse dispuso que se explorase y se cartografiase el interior del mismo. Pero este trabajo rutinario se convirtió en una tragedia al naufragar las dos pequeñas barcazas encargadas de ello. Veintiún hombres murieron en pocos minutos. La Pérouse hizo levantar un monumento en recuerdo de los desaparecidos en la isla, bautizada del Cenotafio, antes de abandonar el 30 de julio el puerto de los Franceses.

Varios accidentes de la costa del noroeste fueron bautizados antes de poner rumbo a la bahía de Monterrey, donde los españoles habían levantado el segundo presidio en la Alta California. La expedición llegó el 14 de septiembre, permaneciendo un mes en dicho puerto. Fueron recibidos con gran amabilidad y curiosidad por parte del gobernador Pedro Fages y de los franciscanos de la misión del Carmel, quienes los surtieron de alimentos frescos durante los días que duró la escala y les llenaron las bodegas antes de partir. La Pérouse alabó el buen clima y las excelentes condiciones de la Alta California, aunque criticó el sistema misional porque el excesivo paternalismo de los padres impedía que los indios progresaran. Los naturalistas visitaron los alrededores y recogieron plantas y animales, como la famosa perdiz californiana. A mediados de octubre, la *Boussole* y el *Astrolabe* prosiguieron el viaje rumbo a Macao, en cuyo puerto fondearon el 2 de enero de 1787. Durante la travesía, descubrieron la isla Necker, perteneciente al archipiélago de las Sandwich, y avistaron la isla de la Asunción, una de las Marianas, en donde desembarcaron Langle, Lamartinière, Receveur, Prévost y Vaujuas, aunque los resultados científicos fueron mediocres.

Ya en Macao, los franceses obtuvieron las comodidades de la colonia portuguesa, cuyo gobernador, Bernardo Alexis de Lemos, les ofreció su colaboración para el total restablecimiento tras el largo viaje transpacífico, pues algunos expedicionarios, como Dagelet y Rollin, estaban enfermos y necesitaban descansar en tierra. La Pérouse y otros franceses visitaron los alrededores de la ciudad, escribiendo sobre las costumbres de la misma, el gobierno lusitano de la colonia y las relaciones comerciales con el puerto chino de Cantón. En Macao, los expedicionarios pudieron vender las pieles adquiridas en el puerto de los Franceses, aunque guardaron las mejores para la reina de Francia, las cuales enviaron junto con los planos y los diarios de la expedición a París al cuidado de Dufresne, el naturalista del *Astrolabe*. Otro acontecimiento afortunado fue el encuentro con M. de Richery y los hombres de su barco, que navegaban por aquellas aguas para defender a los barcos de pabellón francés de los piratas asiáticos. Finalmente, el 5 de febrero levaron anclas de Macao, poniendo rumbo al puerto español de Cavite, en las islas Filipinas. Seis marineros chinos fueron enrolados para completar en parte la pérdida de hombres sufrida en las costas de Alaska.

Tras una breve escala en Marivelle, en donde los expedicionarios se detuvieron para aprovisionarse de leña, llegaron a Cavite, el puerto de Manila, capital de las islas Filipinas. El oficial encargado del mismo, Bermúdez, les ofreció toda la colaboración posible para reparar los barcos, siendo calafateados y completados sus aparejos. Como en otras etapas, La Pérouse indagó sobre la vida y las costumbres de la ciudad y sus alrededores, criticando en esta ocasión el sistema económico implantado por los españoles, excesivamente proteccionista, y asombrándose de la excesiva piedad religiosa que los habitantes practicaban. Antes de partir de Cavite, el 9 de abril, las tripulaciones de ambos barcos pudieron reforzarse con la llegada de varios marineros y oficiales procedentes de la fragata *Subtile,* la cual también les proporcionó noticias sobre los acontecimientos ocurridos en Francia.

De Sakhalin a Australia

El siguiente destino de la expedición fueron las costas noreste de Asia, «donde ningún barco europeo había penetrado antes que nosotros». Los barcos expedicionarios costearon Formosa sin poderse comunicar con los barcos de sus habitantes: la isla estaba en guerra con los chinos, que habían enviado contra ella una poderosa escuadra. Los franceses la vieron de lejos, pero no pudieron acercarse a ella a causa del mal tiempo. Navegando hacia el norte, avistaron las islas más meridionales del grupo de Pescadores y las islas de Botol, Kumi y Quelpaert. El 25 de mayo atravesaron el estrecho de Corea y avistaron las primeras costas japonesas. La Pérouse decidió seguir la costa continental, menos conocida que el litoral nipón, descubriendo una pequeña isla boscosa que bautizaron con el nombre del astrónomo Dagelet. Al final de junio, los franceses avistaron la bahía de Ternay y, más tarde, la de Suffren, en las costas de la Tartaria. La caza y la pesca era abundante, lo que permitió enriquecer la dieta de ambas tripulaciones; pero durante las escalas en tierra, aunque vieron restos de comunidades humanas, nunca pudieron descubrir a ningún hombre.

Entonces, La Pérouse decidió reconocer la isla de Sakhalin, fondeando en una bahía que bautizaron de Langle, pues este expedicionario fue el primero en llegar a tierra. Los nativos se acercaron amigablemente, asombrándose de todo cuanto los franceses llevaban o les

mostraban. El comandante aprovechó el encuentro para conocer la región a la que habían llegado.

> Conseguimos al fin hacerles entender nuestro deseo de que nos dibujaran su país y el de los manchúes. Entonces, uno de los ancianos se levantó y con el borde de su pipa delineó la costa de Tartaria, al oeste, extendiéndose aproximadamente de norte a sur. Al este [...] frente por frente y en la misma dirección, dibujó su isla de Sakhalin [...]. Al sur de ésta había dibujado otra (Yeso), dejando un estrecho que apuntaba a una posible ruta para nuestros barcos.

Los expedicionarios quedaron encantados con este pueblo de cazadores y pescadores de tanta inteligencia y bondadosas maneras. Siguiendo por la costa occidental de la isla de Sakhalin, La Pérouse fondeó en una bella bahía que bautizaron con el nombre de Estaing. Después, los barcos se dirigieron de nuevo a las costas de Tartaria, pero más al norte de la anterior recalada, avistando y anclando en una nueva bahía el 28 de julio que nombraron de Castries en recuerdo del ministro de Marina. Los franceses entablaron relaciones amistosas con los nativos allí encontrados, los orotchis, más miserables que los visitados en Sakhalin.

El 2 de agosto, la expedición prosiguió el viaje, descendiendo la costa occidental de la isla de Sakhalin hasta atravesar el estrecho que separa esta isla de la de Yeso y salir de nuevo al Pacífico. El estrecho fue bautizado en honor del comandante, La Pérouse, también conocido como estrecho de Soya. Ya en el océano, navegaron hacia el norte a través de las Kuriles y el 7 de septiembre, tras un laborioso viaje debido al mal tiempo, fondearon en la bahía de Avatcha, en la península de Kamchatka. El recibimiento de los rusos fue muy cordial, organizando numerosas fiestas en donde los franceses pudieron apreciar las evoluciones de las bailarinas. La Pérouse comentó:

> Llegan a fatigarse hasta tal punto durante este ejercicio que, chorreando sudor, quedan tiradas en tierra sin fuerzas para levantarse. Las abundantes exhalaciones que emanan de sus cuerpos perfuman el recinto con un olor a aceite de pescado al que nuestro olfato europeo no está lo suficientemente acostumbrado para apreciar sus delicias.

El teniente Kaboroff, comandante del San Pedro y San Pablo y, más tarde Kasloff-Ougrenin, gobernador de Okhotsk, agasajaron a los

expedicionarios y les ofrecieron su ayuda en todo lo necesario, renovándose las fiestas al conocerse el nombramiento de La Pérouse como jefe de escuadra y el de Clonard como capitán de navío. Con estos nombramientos llegaron nuevas órdenes de París que cambiaron el itinerario del viaje: los barcos deberían ir a Nueva Gales del Sur a reconocer la colonia que los ingleses estaban allí estableciendo.

Durante la estancia de los expedicionarios en Avatcha, pudieron realizar numerosas observaciones y ascendieron a un volcán, mientras los marineros embarcaban agua, leña y alimentos para emprender la nueva derrota. La Pérouse siguió una ruta hacia el sur, cruzando la línea equinoccial el 21 de noviembre. El tiempo mejoró conforme se acercaron a ella, pero los víveres se resintieron por la larga travesía. Así, al avistarse el 6 de diciembre el archipiélago de los Navegantes, el comandante ordenó fondear para conseguir refrescos, lo que lograron sin dificultad, pues los nativos se acercaron hasta los barcos franceses con gran cordialidad. El 9 de diciembre anclaron en la isla de Maouna, en donde pudieron observar a los isleños.

> Son sin duda los habitantes más felices de la Tierra; rodeados de sus mujeres e hijos, se deslizan por el seno del reposo de los días puros y tranquilos.

Aunque las cicatrices que tenían en el cuerpo demostraban que la violencia era frecuente entre ellos.

Los continuos robos de los isleños obligaron a La Pérouse a dejar la isla, si bien Langle demoró la partida un día más para terminar la aguada. Un destacamento bajó a tierra, siendo sorprendido por los nativos, muriendo doce franceses y siendo heridos otros veinticuatro. Entre los asesinados estaban Langle y Lamanon. Sin decidirse a realizar una venganza, que quizás afectase a inocentes, La Pérouse decidió partir. Los barcos hicieron escala en la isla de Oyolava, cercana a Maouna, donde se realizaron algunos cambios, y en Tangatabu, del grupo de los Amigos, antes de poner rumbo a la bahía Botánica, la cual avistaron el 26 de enero de 1788. Allí encontraron una flota inglesa que, bajo el mando del comodoro Philip, acababa de desembarcar al primer contingente de presos británicos trasladados desde las cárceles metropolitanas a la nueva colonia. Los franceses se identificaron y fueron bien recibidos, aunque el ambiente se entristeció con la muerte del

padre Receveur debido a las heridas recibidas en las islas de los Navegantes.

El 25 de febrero, La Pérouse firmó la última carta conocida que envió a París, en la que comunicó a Fleurieu que se disponía a explorar Nueva Caledonia, las Santa Cruz, las Salomón y las Louisiade, para posteriormente visitar el golfo de Carpentaria y toda la costa occidental de la Nueva Holanda hasta la Tierra de Van Diemen. El 10 de marzo de 1788 se hicieron a la vela de la bahía Botánica rumbo a la isla de la Amistad, pero nada más se supo de la expedición. Un barco inglés llevó hasta Francia los diarios y mapas realizados hasta su escala en Australia. La desaparición de la expedición movilizó a la sociedad y al gobierno francés, enviándose varios viajes a la búsqueda de La Pérouse que, sin embargo, no tendrían ningún éxito [2].

Tras los barcos de La Pérouse: los viajes de Marchand y Entrecasteaux (1790-1794)

El tercer viaje de Cook dio a conocer la rentabilidad del comercio peletero entre las dos riveras septentrionales del gran océano: el noroeste y la China. La importancia de este descubrimiento mercantil pronto demostró su poderosa seducción: así, por ejemplo, la expedición del propio La Pérouse tuvo su origen en un viaje comercial para explotar las riquezas peleteras de Alaska y, en el plan definitivo del viaje, la exploración del noroeste fue considerada como uno de los objetivos más importantes de la expedición. Las pieles —el conocido y apreciado «oro suave»— tenían un gran mercado en los países asiáticos que los rusos supieron abastecer desde centurias anteriores; pero a finales del siglo ilustrado, cuando la escasez de pieles en sus clásicos cazaderos les había obligado a navegar por las costas americanas, barcos procedentes de otros países se sumaron a la explotación de esta nueva riqueza hasta entonces reservada a los súbditos del zar de todas las Rusias. Fue así como numerosos barcos mercantes empezaron a recorrer

[2] Una asequible edición del diario es J. F. la Pérouse, *Voyage autour du monde sur* l'Astrolabe *et la* Boussole, edición de H. Minguet, 1987. Véase, asimismo, el artículo de E. Taillemite, «La Pérouse, navigateur des Lumières», *Grands voyages de découverte du XVII siècle à nos jours*, Jonzac, 1988, pp. 87-97.

el Pacífico para llegar de nuevo a las costas del noroeste y rescatar antes que sus competidores las pieles que después ofrecerían a los asiáticos. Estos barcos hicieron escalas en las islas del gran océano y se aprovecharon de los instrumentos ensayados en las expediciones de Cook y La Pérouse para localizar y alcanzar sus objetivos sin dificultades.

Pero junto a los viajes comerciales, un grupo de expediciones lograron ampliar los conocimientos del Pacífico y cerrar definitivamente el capítulo abierto en el siglo XVI por Magallanes y sus compañeros. Entre ellos, habría que destacar los viajes que partieron en busca de La Pérouse y la expedición española ilustrada por excelencia: la encabezada por Alejandro Malaspina.

El capitán Marchand fue contratado por la casa comercial Baux de Marsella para establecer bajo pabellón francés el comercio peletero entre el noroeste y la China. El plan del viaje preveía la entrada en el Pacífico por el cabo de Hornos, para posteriormente hacer una escala de refresco en las islas Marquesas y seguir hasta el noroeste, antes de regresar a las costas de Asia por una ruta más meridional que la practicada por el galeón de Manila. El barco elegido fue la *Solide,* de 300 toneladas, acompañándole el segundo oficial Prosper Chanal y los oficiales Pierre Masse y Louis Infernet. El cirujano Claude Roblet realizó, además de las labores normales de su empleo, tareas de naturalista y botánico, recolectando una importante colección durante la travesía. La expedición partió el 14 de diciembre de 1790 del puerto de Marsella y en junio del año siguiente avistó felizmente las Marquesas. La nave fondeó en la isla Magdalena, una de las más meridionales del archipiélago, en donde los nativos se acercaron nadando y en piraguas hasta el barco. Las jóvenes subieron a bordo con gran destreza, convirtiendo la nave en un bosque de Cnido. El 20 de julio, el capitán ordenó la partida, poniendo rumbo al norte, así descubrieron un grupo de islas que bautizaron de la Revolución, entre ellas, Nuka-Hiva. Después siguieron hacia el noreste, avistando las costas americanas el 7 de agosto, concretamente el cabo Edgecumbe.

Los franceses adquirieron pieles en la bahía de Guadalupe o Chinquitané y posteriormente en la isla de la Reina Carlota, pero al llegar a Nutka avistaron un barco de tres palos, por lo que decidieron viajar a China para ser los primeros en vender su preciada mercancía. En Hawai hicieron escala, pasaron sin detenerse ante Tinian, y llegaron

a Macao, donde se encontraron con una prohibición de comercio dispuesta por el emperador chino. Marchand, decepcionado, regresó a Francia por El Cabo y la isla de Santa Elena. A pesar de su fracaso comercial, este viaje demostró la rapidez y la velocidad que los barcos podían alcanzar en el Pacífico ya conocido: la navegación científica había ganado la partida. El capitán Marchand dio la vuelta al mundo en 608 días [3].

En Francia, sin embargo, seguía preocupando la suerte de La Pérouse y sus compañeros. La Asamblea Nacional, a petición de la Sociedad de Historia Natural, aprobó la organización de una nueva expedición que, tomando como punto de salida Australia, prosiguiese el viaje encargado a La Pérouse, reconstruyese las colecciones botánicas y naturalistas perdidas y levantara un mapa de las costas de Nueva Holanda. Los barcos elegidos, dos urcas de 500 toneladas cada una, fueron bautizadas con significativos nombres: la *Recherche* y la *Espérance.* La Asamblea dispuso que se destinaran 600.000 libras para organizar la expedición y otras 100.000 para realizar nuevos trabajos científicos. El mando de la misma se entregó a Entrecasteaux, jefe de división, marino audaz e inteligente, además de buen conocedor de las regiones a visitar, que debía de cumplir el plan trazado por Fleurieu: explorar las costas de la Nueva Holanda, llegar a la Tierra de Van Diemen y seguir hacia las islas de la Amistad y Nueva Caledonia, para proseguir más tarde por la ruta que debía de haber seguido La Pérouse, esto es, las Nuevas Hébridas, las Salomón y las Louisiade. Todo ello en un máximo de tres años.

Entrecasteaux se hizo cargo de la *Recherche,* mientras Huon de Kermadec fue nombrado comandante de la *Espérance.* El équipo científico estuvo formado por los astrónomos abate Bertrand, muerto en El Cabo en enero de 1792, y Dom Pierson; los naturalistas J. J. Houtou de La Billardière, Louis Ventenat, Deschamps, Claude Riche y Blavier, este último desembarcado en El Cabo en enero de 1792; el jardinero-botánico Lahaie, los dibujantes Piron y Ely, y el caballero de Rossel, quien realizó importantes estudios sobre el magnetismo de la tierra, aunque su puesto en la expedición fue el de teniente de la *Re-*

[3] P. C. de Fleurie, *Voyage autour du monde pendant les annés 1790, 1791 y 1792,* París, 1798-1800.

cherche. Otro importante científico embarcado fue el hidrógrafo jefe Beautemps-Beaupré, quien preparó con Entrecasteaux las magníficas cartas que la expedición generó.

Los barcos partieron de Brest el 29 de septiembre de 1791, demorándose su llegada a El Cabo más de lo previsto, el 17 de enero de 1792, por lo que tuvieron que sufrir restricciones de agua durante la travesía en el Atlántico. En el citado puerto sudafricano, Entrecasteaux recibió un mensaje que modificó los planes del viaje. Un capitán inglés había visto a varios indígenas con uniformes franceses en las islas del Almirantazgo, por lo que la expedición debía reconocer primero el citado archipiélago a pesar de la incertidumbre de la noticia. Antes de partir, varios expedicionarios quedaron en tierra: el naturalista Blavier, el dibujante Ely y el abate Bertrand, este último herido al caer cuando ascendía el monte Table. La navegación por el Índico no fue fácil, ya que los tiempos contrarios impidieron que los barcos siguiesen la travesía con rapidez, lo que pronto repercutió en el estado de los alimentos, que empezaron a corromperse con gran celeridad, viéndose obligado el comandante a poner rumbo a Tasmania. El 21 de abril avistaron tierra: una bahía que fue bautizada de la Recherche. Dos embarcaciones fueron a explorarla, descubriendo que un canal dividía a Tasmania en dos islas, siendo bautizada la del sur con el nombre de Bruni.

Durante un mes, los expedicionarios se dedicaron a explorar y cartografiar la accidentada costa de Tasmania, levantando excelentes mapas de esta lejana tierra del Pacífico. Además, La Billardière, Riche y Ventenat bajaron a tierra y penetraron en el país, descubriendo nuevas plantas y árboles, como diversas clases de eucaliptos: *Eucalyptus globulus*, *Eucalytus viminalis* y *Eucalytus amygdalina*, y extraños animales, como el tilogale de Tasmania, un pequeño canguro de pelo suave y tupido. Desgraciadamente, no pudieron entablar contacto con los habitantes, aunque los divisaron en la lejanía y les dejaron algunos regalos en la playa.

El 28 de mayo la expedición se dirigió hacia Nueva Caledonia, costeando su parte occidental, desconocida hasta entonces. Después, Entrecasteaux ordenó poner rumbo a las islas Salomón, tomando contacto con los isleños de la isla de Buka, los cuales bailaron y bromearon en sus piraguas al oír el sonido de un violín. El 17 de julio, los barcos fondearon en la bahía de Cartelet, en la Nueva Irlanda, en don-

de los franceses descansaron durante una semana y repusieron la leña y el agua gastadas, aunque esta última estaba infectada. Finalmente, el 26 de julio alcanzaron las islas del Almirantazgo, en donde esperaban encontrar noticias de la expedición de La Pérouse. Sin embargo, las indagaciones fueron inútiles, a pesar de encontrase Entrecasteaux muy cerca del lugar en donde naufragó su ilustre predecesor.

Al aparecer un brote de escorbuto a bordo, Entrecasteaux ordenó navegar hasta el puerto de Amboina, colonia holandesa que le prestó todo el apoyo que necesitaba a pesar de las deterioradas relaciones que sus respectivas naciones tenían en Europa. Los naturalistas recorrieron los alrededores, identificando plantas y animales nuevos, mientras los marineros llenaban las bodegas de provisiones. El 13 de octubre, la *Recherche* y la *Espérance* reanudaron de nuevo el viaje, avistando la isla de Timor el día 19 y la isla de Savu el 25. Más tarde fueron arrastrados hacia el poniente hasta el 23 de noviembre, día en el que, gracias a los vientos del oeste, consiguieron cambiar el rumbo y llegar hasta el cabo Leeuwin, al oeste de la Nueva Holanda. Después, el mal tiempo dificultó la travesía, siendo empujados los barcos hacia un laberinto de islas e islotes que fueron bautizados de la Recherche. Los expedicionarios se refugiaron en una bahía que llamaron de la Espérance. Un grupo bajó a tierra, perdiéndose durante varios días el naturalista Riche, quien, finalmente, consiguió regresar hambriento y asustado, pero con la fortuna de haber contemplado a pocos pasos a varios canguros.

El 17 de diciembre levaron anclas de nuevo, realizándose desde este día hasta el 21 de enero de 1793 una interesante exploración de la costa australiana y su levantamiento cartográfico por parte de Beautemps Beaupré. Desde el 3 de enero, la falta de agua les obligó a navegar hasta la Tierra de Van Diemen, adonde llegaron el día 21. Entrecasteaux intuyó la existencia de un estrecho entre Australia y Tasmania, pero no pudo demostrarlo. Por el contrario, los descubrimientos de animales y plantas fueron interesantes, destacando un arbusto de fruto comestible que más tarde sería bautizado como *billardiera,* en honor del naturalista de la *Recherche,* Houtou de La Billardière. Los tasmanos se mostraron menos temerosos que en la anterior recalada.

> Tres de nuestros remeros que dormían con toda la tranquilidad [...] quedaron muy sorprendidos al despertar y descubrir a cierta distancia

> a un número bastante considerable de habitantes de este país. Éstos llegaron hasta ellos con todas las muestras de confianza posibles y dieron prueba de su bondad natural haciéndoles saber que no habían querido turbarles el sueño. Nuestros tres hombres, no dudando ya de su pacífica disposición, se pusieron a bailar con ellos... Todos los marineros sin excepción se despojaron de lo que tenían para dárselo.

El 27 de febrero los barcos levaron anclas de la bahía de la Adventure y pusieron rumbo a las islas de los Amigos, archipiélago que La Pérouse quiso alcanzar tras abandonar la bahía Botánica. En el camino, los franceses pudieron intercambiar sus productos con los maoríes de Nueva Zelanda, pero no se detuvieron en la costa. Al llegar a la isla de los Amigos anclaron en la parte norte de Tongatapu, siendo recibidos cordialmente por sus habitantes, aunque su amabilidad fue acompañada de los típicos robos. Las bodegas de la *Recherche* y la *Adventure* se llenaron de numerosos cerdos, aves de corral, ñames, bananas y otros productos, tras lo cual la expedición siguió hasta la Nueva Caledonia tras los pasos de La Pérouse. El 9 de mayo anclaron en la bahía de Balade, en donde comprobaron la ferocidad y canibalismo de sus habitantes, por lo que, al morir Huon de Kermadec, comandante de la *Espérance*, tuvo que ser enterrado en secreto para que los caledonios no se lo comieran. El mando del citado barco pasó a A. Hesmivy d'Auribeau.

Ninguna noticia de la expedición de La Pérouse se había logrado hasta entonces, por lo que Entrecasteaux ordenó seguir rumbo a las islas de Santa Cruz, avistando a comienzos del verano la isla de Vanikoro. El mal recibimiento de sus habitantes impidió que los franceses se detuvieran e investigasen más, limitándose a bautizar la isla con el nombre de la Recherche, ironía de la historia, pues fue en esta misma isla donde La Pérouse naufragó, siendo los restos de la expedición encontrados por el capitán inglés Arthur Dillon en 1827. Entrecasteaux ordenó proseguir el viaje hacia el archipiélago de las Salomón, navegando entre sus islas durante los meses de mayo y junio, siguiendo posteriormente hacia las Louisiade. La tripulación estaba ya cansada y los efectos del escorbuto agravaron la situación.

El 9 de julio de 1793 la expedición abandonó definitivamente la búsqueda, poniendo rumbo a Java, donde la expedición debía descansar. Durante la travesía, Entrecasteaux, que sufría escorbuto con disen-

tería, empeoró de sus dolencias y murió el 20 de julio. El mando de la *Recherche* pasó a D'Auribeau y el de la *Adventure* a Rossel. A principios de agosto, los barcos franceses fondearon en el extremo oeste de Nueva Guinea y entre el 15 y el 27 lo hicieron en la isla Waigeo. La navegación se había dilatado a causa del tiempo contrario, lo que provocó el aumento de los enfermos de escorbuto. El 28 de agosto D'Auribeau perdió el conocimiento, pasando la dirección de la expedición a Rossel, quien determinó poner rumbo a Buru. Aquí se restablecieron algunos marineros, por lo que siguieron hasta Butong, en donde fondearon el 8 de octubre. La disentería provocó seis muertes, pero el resto de la tripulación, incluyendo al propio D'Auribeau, se restableció del escorbuto. El 19 de octubre llegaron a Surabaya, donde los holandeses les comunicaron los sucesos acaecidos en Francia durante el tiempo en el que se había realizado la expedición.

Pronto la tripulación se dividió entre los realistas y los revolucionarios, siendo estos últimos detenidos por los holandeses y llevados a Samarang. Finalmente fueron autorizados a embarcarse rumbo a Francia, mientras el resto de la tripulación, con D'Auribeau al frente, tuvo un desenlace desigual. Unos murieron y otros regresaron a Francia más tarde. Las colecciones botánicas, naturalistas, cartográficas e hidrográficas llegaron de forma fragmentada a Francia tras vagar por medio mundo. Importantes resultados de la expedición fueron a parar a manos de los ingleses, quienes copiaron los mapas y otras noticias antes de devolverlos a Francia. De esta forma se beneficiaron de una expedición que no había logrado el principal de sus objetivos: el hallazgo de La Pérouse y sus hombres [4].

La expedición Malaspina (1789-1794)

Durante el desarrollo de la expedición de Entrecasteaux, dos barcos españoles realizaron el más importante viaje científico que hasta

[4] *Relation du voyage à la recherche de La Pérouse fait par ordre de l'Asemblée constituante pendant les années 1791..., par le citoyen La Billardière*, 2 vols. y un atlas, París, 1799; y *Voyage d'Entrecasteaux envoyé à la recherche de La Pérouse, publié par ordre de Sa Majesté l'Empereur et Roi (...) rédigé par M. de Rossel* (...) 2 vols., París, 1808. Sobre la expedición existen varios libros, quizás el mejor de ellos es H. Richard, *Une grande expédition scientifique au temps de la Révolution française*, París, 1986.

entonces había financiado y organizado la corona española. Fue ofrecido a Carlos III por los capitanes de marina Alejandro Malaspina y José Bustamante en carta fechada el 10 de septiembre de 1788 –dirigida al ministro de Marina Antonio Valdés–, indicándole que:

> Desde veinte años a esta parte, las dos naciones, inglesa y francesa, con una noble emulación, han emprendido estos viajes, en los cuales la navegación, la geografía y la humanidad misma han hecho muy rápidos progresos; la historia de la sociedad se ha cimentado sobre investigaciones más generales; se ha enriquecido la historia natural con un número casi infinito de descubrimientos; finalmente, la conservación del hombre en diferentes climas, en travesías dilatadas y entre unas tareas y riesgos casi increíbles, ha sido la requisición más interesante que ha hecho la navegación. Al cumplimiento de estos objetos se dirige particularmente el viaje que se propone; y esta parte, que puede llamarse la parte científica, se hará con mucho acierto, siguiendo las trazas de los señores Cook y La Pérouse [5].

El ilustrado Carlos III aprobó el viaje y facilitó todos los medios conducentes al buen desarrollo de la empresa, que contó con importantes predecesoras en quien inspirarse, aunque no faltaron las singularidades.

La expedición, que fue conocida con el título de «Viaje político-científico alrededor del mundo», aunque no fue de circunnavegación, pretendió conocer e informar sobre el estado de las posesiones españolas en América y el Pacífico, investigar y fomentar el comercio entre las mismas y con la península, y levantar nuevos derroteros y cartas hidrográficas de las regiones menos conocidas. En cuanto a las investigaciones científicas, amén de la geografía y la historia, la expedición debía interesarse en la zoología, la botánica y la mineralogía de las zonas que visitasen, teniendo particular interés para la Marina el conocimiento de las áreas con recursos madereros para la construcción de barcos. Toda esta variedad disciplinar sería abordada con los últimos descubrimientos europeos y con las técnicas y modelos más seguros. La Real Armada proporcionaría la mayoría de las tripulaciones, siendo ella misma la encargada de organizar el viaje, financiado por la corona

[5] Véase, J. Pimentel, *Malaspina y la Ilustración*, Madrid, 1989, p. 17.

íntegramente. La empresa supuso, en último término, una comunión de España con el espíritu enciclopedista y científico que Inglaterra y Francia habían abanderado, tal y como escribió Malaspina al ministro Valdés el 23 de noviembre de 1788:

> Será preciso, si vuestra excelencia lo tiene a bien, que se consulten sobre el próximo viaje que su majestad se ha servido confiarme las academias de París y Londres y tal vez algunos sabios de Italia, particularmente los que en estos años se han dedicado a la historia natural y política de la América. Fuera muy lisonjero para nosotros el ligar nuestras indagaciones filosóficas con las de los viajeros que nos han precedido y afianzar o destruir con prolijas y verídicas observaciones aquellos sistemas que sólo esperan su consistencia de la multiplicación de estos viajes. Así, no espero sino la aprobación de su majestad para emprender esta correspondencia literaria que puede vuestra excelencia estar seguro no excederá de los límites de la más cauta prudencia... [6].

El principal impulsor de la expedición fue Alejandro Malaspina, quien sería nombrado comandante de la misma. Este marino, nacido en Mulazzo, pequeña localidad perteneciente al ducado de Parma, nació en 1754 en el seno de una familia aristocrática. Un poco antes de cumplir los veinte años se trasladó a España, ingresando en la Escuela de Guardias Marinas de Cádiz, sentando plaza el 18 de noviembre de 1774. A partir de esta fecha, la carrera de Malaspina fue muy brillante. En 1775 emprendió una larga navegación que le llevaría hasta el Mar de la China, más tarde tomó parte en varios combates contra los ingleses y entre 1786 y 1788 realizó un viaje de circunnavegación con la fragata *Astrea,* que le reportó fama y una inestimable experiencia. A su regreso a Cádiz, en mayo de 1788, presentó a la corte el proyecto de su gran expedición científica. Malaspina contaba 34 años de edad.

La Marina y la corona le prestaron un valiosísimo apoyo durante los preparativos y el desarrollo del viaje. Por el contrario, su vuelta a España estuvo llena de conflictos y de desavenencias con Manuel Godoy, que le llevaron a la cárcel. El viaje fue aprobado por Carlos III, pero su muerte (1788) dejó en manos de su sucesor, Carlos IV, la or-

[6] *Ibidem*, p. 26.

ganización e instrucciones del mismo. El ministro de Marina, Antonio Valdés y Bazán fue un elemento clave en el éxito de la expedición, siendo sus relaciones con Malaspina siempre muy fructíferas. Las prioridades del viaje fueron el conocimiento de las posesiones españolas de ultramar, especialmente cartográfico para configurar las derrotas más ventajosas para la marina mercante y la de guerra. Otro tema interesante que deberían averiguar era la capacidad defensiva de las citadas posesiones y los lugares más importantes para levantar astilleros. La información política sería declarada secreta y sólo podría ser utilizada por el gobierno de su majestad.

La organización del viaje fue un capítulo interesante. Malaspina tuvo en cuenta los viajes franceses e ingleses, así como el realizado por él mismo a bordo de la *Astrea*, lo que le permitió reunir un equipo científico de gran categoría y pedir una serie de importantes medidas para asegurar la higiene, la seguridad y la dieta durante todo el viaje. Consultó con numerosos sabios extranjeros, como Lalande, Banks o Dalrymple, y en España tuvo la ayuda de científicos y marinos tales como Antonio de Ulloa, el protomédico José Salvaresa, Gaspar de Molina, etc. La tripulación fue muy variada. Se buscaron marineros diestros y disciplinados por toda España, contratándose, además, criados, buzos, gente de tropa, un repostero, un cocinero, un mayordomo, un despensero, herreros, carpinteros, calafates y otros empleos. Más dificultades tuvo el reunir a la oficialidad y a los científicos, particularmente los pintores, aunque finalmente se logró una nómina muy notable. *La Descubierta*, capitaneada por Alejandro Malaspina, embarcó a ciento dos hombres, destacando Cayetano Valdés, Manuel Novales, Fernando Quintano, Francisco Javier Viana, Juan Vernaci, Secundino Salamanca, Felipe Bauzá como oficial director de la cartografía, Antonio Pineda y Ramírez, naturalista, José del Pozo, profesor de dibujo, José de Mesa, capellán, Rafael Rodríguez de Arias, contador, Francisco Flores Moreno, cirujano, y José María Sánchez y Joaquín Hurtado, ambos pilotines.

En cuanto al otro barco elegido para la expedición, que como el anterior era una corbeta, bautizada la *Atrevida*, con ciento dos hombres a bordo, destacaremos al capitán José Bustamante y Guerra y a los oficiales subalternos Antonio Tova Arredondo, Dionisio Alcalá Galiano, Juan Gutiérrez de la Concha, José Robredo, Arcadio Pineda y Martín de Olavide, Jacobo Murphy como guardiamarina, José Guío, dise-

cador y pintor botánico, Francisco de Paula Añino, capellán, Manuel Esquerra, contador, Pedro María González, cirujano, y Jerónimo Delgado y Juan Inciarte como pilotines. El resto de la tripulación de ambas fragatas se repartió entre la oficialidad de mar, la tropa de marina y el equipo de grumetes y criados. Como las muertes, las deserciones, las enfermedades y otras circunstancias diezmaron las tripulaciones durante el viaje, hubo un importante número de reemplazos, destacando el abundante grupo de extranjeros que participaron en la empresa. Las dos corbetas, la *Descubierta* y la *Atrevida*, fueron construidas para la expedición por el ingeniero Tomás Muñoz con materiales de primera calidad. Malaspina estuvo siempre vigilante de las obras para que no faltase de nada y, a imagen de los barcos ingleses, se forraron las proas de cobre.

También fueron de primera calidad los pertrechos de las corbetas, mientras el instrumental científico se fue reuniendo poco a poco por medio de los embajadores españoles en París y Londres, y gracias al embarque de los instrumentos que utilizó el cartógrafo Vicente Tofiño en el levantamiento del mapa peninsular. Cinco botes fueron embarcados en cada corbeta para utilizarlos en los trabajos hidrográficos y para proveerse de agua y otros productos necesarios para la expedición. En cuanto a los medios defensivos, a pesar de ser un viaje pacífico, se embarcaron veintidós cañones en cada barco y fueron contratados dos armeros para que tuviesen a punto todos los materiales bélicos.

Las disciplinas más importantes a trabajar por la expedición fueron la cartografía, la historia natural y la etnología, las artes gráficas y la reflexión política. En cuanto a la cartografía, los principales responsables fueron Felipe Bauzá y José de Espinosa, ambos procedentes del equipo que elaboró el *Atlas Marítimo de España* bajo las órdenes de Vicente Tofiño. Los cometidos, tanto de ellos como de sus compañeros, eran muy ambiciosos: el levantamiento de planos geométricos y observaciones astronómicas de distintos puertos, ciudades, costas y accidentes geográficos de las costas atlánticas de Sudamérica desde Montevideo hasta el cabo de Hornos, de las costas del Pacífico hasta los 60 grados de latitud norte, y de distintas islas y tierras del océano Pacífico, incluyendo Filipinas, Australia y Nueva Zelanda.

La historia natural contó con tres notables sabios: el naturalista y oficial Antonio Pineda, el botánico de origen francés Luis Née y el naturalista y botánico Tadeo Haenke. Los trabajos realizados fueron muy

diversos: descripciones geológicas, estudios de ornitología, ictiología, entomología, observaciones paleontológicas, etcétera. Las corbetas se convirtieron en auténticos laboratorios flotantes. En cuanto a la etnología, las descripciones y reflexiones fueron muy importantes. Los diversos oficiales y científicos se vieron seducidos por las diferentes sociedades que visitaron y trataron de analizar y comparar sus rasgos. Muchos de ellos están presentes en los dibujos aportados por la expedición. Una rica colección de más de ochocientos dibujos de paisajes, figuras humanas, fauna y flora, debida a los trazos de José Guió y Sánchez, José del Pozo, José Cardero, Tomás de Suría, Juan Francisco Ravenet y Fernando Brambila; y de forma esporádica Francisco Pulgar, José Gutiérrez y Francisco Lindo [7].

De Cádiz a Acapulco

Embarcadas todas las dotaciones, pertrechos y víveres, la *Atrevida* y la *Descubierta* levaron anclas del puerto de Cádiz el día 30 de julio de 1789, bajo los buenos auspicios de un viento favorable rumbo a las islas Canarias. El 3 de agosto avistaron la Punta Naga, en la isla de Tenerife, y calcularon la longitud del Teide, comparando sus resultados con los obtenidos por Cook, Varela, Pingre, Borda y Berdum. Entonces se percataron de la existencia de cuatro polizones a bordo de la *Descubierta.* Tras descubrir la Gran Canaria y las islas de Cabo Verde, la expedición se dirigió hacia el sureste en busca de las costas africanas. Durante el viaje avistaron un barco negrero llamado *Philip-Stevens,* con destino al puerto de Old Calebar, y se realizaron diversas operaciones astronómicas para hallar la situación del barco. Finalmente, determinaron la longitud de la isla de Trinidad y el paralelo de la isla de Lobos antes de poner rumbo al suroeste para alcanzar la costa sudamericana. Tras cincuenta y un días de navegación, avistaron el puerto de Montevideo, donde se dividieron las tareas científicas entre los varios sabios y oficiales encargados. Varios sectores de la costa fueron carto-

[7] Véase el completo trabajo de D. Higueras, *Catálogo crítico de los documentos de la Expedición Malaspina* (1789-1794), 3 vols., Madrid, 1985-1990. Entre los recientes trabajos, cabe destacar el de A. Galera, *La Ilustración Española y el conocimiento del Nuevo Mundo,* Madrid, 1988.

grafiados, mientras los naturalistas y botánicos realizaron diversas excursiones por los alrededores de la ciudad, llegando hasta la desembocadura del Paraná y la colonia de Sacramento. También auxiliaron al virrey marqués de Loreto, residente en Buenos Aires, en varios problemas. La primera escala de la expedición duró hasta mediados de noviembre de 1789, continuando su viaje la *Descubierta* y la *Atrevida* rumbo a la costa patagonia, mientras la ciudad se preparaba para jurar al nuevo monarca, Carlos IV.

El 2 de diciembre llegaron a puerto Deseado, permaneciendo en este lejano enclave hasta el 13 de diciembre. De nuevo se reemprendieron los trabajos hidrográficos y naturalistas, a la vez que pudieron contactar con los patagones, el primer pueblo no civilizado que estudiaron en el viaje. Antonio Pineda examinó piedras, conchas, aves y cuadrúpedos, mientras Née recogió plantas de gran rareza a pesar de lo desértico del paisaje. Las características físicas, lengua y costumbres de los patagones fueron estudiadas por Pineda y varios miembros de la oficialidad, mientras los nativos eran dibujados por Pozo.

La siguiente escala de la expedición fueron las islas Malvinas. Los marinos españoles recorrieron y cartografiaron diversos sectores de las mismas, calculando su posición, la que compararon con otras observaciones de expediciones extranjeras, como Cook o Frezier, e intensificaron las investigaciones: Pineda y Bauzá realizaron una interesante excursión al monte Viga, cuyas características botánicas y zoológicas estudiaron, mientras Née herborizó en los alrededores de puerto Egmont. Tras dejar las Malvinas, la expedición avistó las islas del Año Nuevo y la de los Estados, hallándose a principios de 1790 con dificultades para navegar a causa del tiempo contrario. La expedición llegó al Pacífico a través del cabo de Hornos, encontrando los primeros días de enero a la fragata de comercio *Santa María Magdalena*, mandada por Martín Antonio de Iturriaga, en viaje hacia Valparaíso y Arica. La soledad del inmenso océano que se abría ante los expedicionarios hizo escribir a Malaspina:

> La situación del navegante en aquellos mares y en unas regiones tan distantes de las que le vieron nacer, es sin duda alguna de las más extraordinarias que pueden acontecerle. La incertidumbre le rodea a cada instante, una sola mirada hacia las costas más cercanas le recuerdan, en una complicada perspectiva, el naufragio, el frío, el hambre y

> la soledad. Vuélvese al polo, y una nueva clase de peligros aún más temibles se despliega instantáneamente ante su imaginación, campos inmensos de escollos de hielo amenazan la frágil nave. No basta procurar evadirlos con cuantos auxilios dicta un arte falible; ellos mismos son los perseguidores, y su posición variable a cada instante y con tantas direcciones cuantas son las islas, aumenta el riesgo y la desconfianza. La tenacidad de los vientos parece al mismo tiempo oponerse directamente a la continuidad del viaje; su violencia no permite a veces sino poca vela, las olas movidas con un impulso tan violento y tan constante agitan la nave con balances extraordinarios y la exponen a cada paso a ser desarbolada. Las corrientes le son al mismo tiempo contrarias, el retroceso ignominioso y mil veces fatal a su misma conservación. Tales son las contrariedades que oponen la navegación en aquellos parajes, y que, sin embargo, vencen cada día con más facilidad, reunidas a porfía la codicia y la ciencia del arte marinero [8].

Ya en el Pacífico, la expedición se dirigió a la isla de San Carlos de Chiloé.

Esta geoestratégica isla, meta de varias expediciones anteriores desde la capitanía de Chile, fue de especial interés para los hombres de la expedición, pues la corona quería atraerse a los indios viliches que la poblaban para que no se aliasen con otras potencias extrañas. Varios expedicionarios recogieron noticias sobre este pueblo que se acercaba a los españoles en busca de vinos. Tova Arredondo, Valdés y Quintano estudiaron la población indígena del interior de la isla, la que recorrieron durante su comisión a Castro, en la costa oriental de la isla, mientras Pineda recorrió la orilla oeste hasta Chacao con el mismo fin y Née herborizó y estudió el suelo de los alrededores de San Carlos. Por su parte, los oficiales astrónomos realizaron numerosas observaciones cuando las nubes lo permitieron. Aunque la estancia en Chiloé fue corta, se produjeron numerosos problemas de indisciplina entre la tropa y la marinería como deserciones y robos. Restablecido el orden, Malaspina dio orden de partir el día 16 febrero, pero los vientos contrarios lo retrasaron hasta el 19.

[8] M. Palau, A. Zabala y B. Sáez, *Diario de viaje de Alejandro Malaspina,* Madrid, 1984, pp. 111-112.

Las condiciones climatológicas no eran buenas, por lo que cambiaron la prevista escala en Valparaíso por una visita a la bahía de Talcahuano para explorar «aquel verdadero término o frontera de nuestras posesiones en el hemisferio austral». En este paraje había morado durante una veintena de días la expedición de La Pérouse, sin que sus hallazgos hubiesen trascendido. Ahora los españoles establecieron un observatorio donde sus predecesores lo habían colocado y examinaron minuciosamente los alrededores. Pineda y Née estudiaron la flora y la fauna de la fértil región del Bio-Bio, mientras los oficiales levantaron la carta correspondiente.

Malaspina decidió entonces la separación de las corbetas. La *Atrevida*, dotada con los mejores instrumentos astronómicos y varios oficiales de la *Descubierta*, se dirigió a Valparaíso el 2 de marzo, mientras esta última se encargó de reconocer Talcahuano y otros puertos próximos como San Vicente, Coliumo, etcétera, en busca de un lugar idóneo para construir un astillero; teniendo proyectado visitar más tarde la isla de Juan Fernández para fijar correctamente su posición. En consecuencia, la *Atrevida* fondeó en Valparaíso el 11 de marzo, seis días antes que su compañera. En esta escala se incorporó el botánico Tadeo Haenke, que no había podido llegar a tiempo a Cádiz para unirse a la expedición. A partir de entonces, los trabajos botánicos se repartieron entre Haenke y Née, mientras que Pineda se dedicó totalmente al estudio de los suelos, emprendiendo interesantes expediciones mineralógicas a las montañas cercanas y a las minas de San Pedro Nolasco. Tadeo Haenke anunció que en la travesía de Montevideo a Santiago había recolectado 1.400 plantas nuevas o mal descritas por los botánicos. La *Descubierta*, por su parte, había reconocido los puertos de San Vicente, Tomé, Coliumo y la bahía y el canal que forma la isla Quiriguina con tierra firme. El 12 de marzo, después de tan sólo dos días de navegación, avistaron la isla de Juan Fernández, determinando su longitud y latitud, y más tarde siguieron hasta descubrir la de Más Afuera, donde repitieron las observaciones, tras lo cual, pusieron rumbo a Valparaíso.

El 14 de abril, las corbetas de nuevo reunidas levaron anclas de este último puerto rumbo al de Papudo, situado al norte de Valparaíso unas diez o doce leguas, pero el peligro de nuevas deserciones y el haber sido cartografiado el año anterior por el ingeniero Pedro Rico, llevaron a Malaspina a tomar la decisión de olvidar dicha escala y orde-

nar a los dos barcos poner proa a Coquimbo, adonde llegaron el día 18. En esta nueva escala se volvieron a repetir las excursiones científicas, botánicas por parte de Née y mineralógicas por parte de Pineda y otros oficiales.

El 3 de mayo se volvieron a separar las corbetas. La *Descubierta* se dirigió a las islas de San Félix y reconoció la costa peruana desde los 15 grados 30 minutos hasta Lima, mientras la *Atrevida* realizó una breve escala en Arica antes de reunirse con su compañera en Lima. La llegada de la expedición coincidió con la entrada en la ciudad del nuevo virrey Francisco Gil y Lemus. Los cuatro meses que las corbetas permanecieron en el puerto del Callao fueron muy importantes, ya que, además de ordenar el material recogido hasta entonces, desarrollaron una intensa labor científica que enriqueció considerablemente el ya óptimo legado enviado a la península desde dicho puerto. En Malaspina recayó la labor de coordinar la sistematización de las investigaciones realizadas, la verificación de los derroteros seguidos, la planificación de las rutas próximas, la narración pública de las actividades y la redacción de la memoria pública de los territorios examinados. Entre las excursiones de los sabios, destacaremos la de Née a las quebradas de Canta, de un mes de duración, y la de Haenke a la región de Tarma hasta Guanuco en el lado oriental de la cordillera. El capitán de la *Atrevida,* José Bustamante, cayó enfermo durante dos meses, pero antes de la partida ya estaba recuperado. El 20 de septiembre las dos corbetas abandonaron el puerto del Callao rumbo a Guayaquil, en cuyas inmediaciones fondearon tras visitar el puerto de Paita.

La exploración del río Guayas era un objetivo primordial de la expedición. La misión fue encargada a los tenientes de navío Tova y Robredo, quienes costearon las poblaciones de Tenguel y Machala hasta la desembocadura del Tumbes para reconocer los bajos de Poyana; mientras Vernaci, al mando de la lancha de la *Descubierta,* y el alférez Murphy y el piloto Maqueda, ambos con la lancha de la *Atrevida,* completaron los reconocimientos. Haenke subió al monte Taura para inspeccionar la calidad de las maderas, y Pineda y Née realizaron diversas excursiones por los alrededores, sorprendidos por la grandeza de la naturaleza de aquellos parajes. Los expedicionarios llegaron hasta el volcán Chimborazo, donde realizaron diversas experiencias sobre la velocidad del sonido y múltiples mediciones barométricas, para más tarde ascender al Tunguragua. La escala duró hasta el 28 de octubre, día

en el que las corbetas levaron anclas y pusieron proa a Panamá, en donde fondearon el 16 de noviembre.

Panamá era la región más importante de las visitadas hasta entonces. Entre el 19 y el 23 se realizaron nuevas excursiones que enriquecieron las colecciones hasta entonces recolectadas y diversos oficiales fueron enviados para levantar las cartas de varios sectores e islas de la costa. Juan Vernaci fue encargado de explorar la zona limítrofe hasta el puerto de Chagres, mientras el teniente Novales reconoció la isla de Las Perlas y la del Rey. Hacia principios de diciembre los trabajos habían concluido, aunque la expedición no reanudó el viaje hasta el día 15. Las dos corbetas siguieron la costa centroamericana, acopiando animales y observando el comportamiento de otros dadas las limitaciones en los trabajos que las graves calmas padecidas les impusieron.

A principios de 1791, las corbetas se encontraban en el extremo occidental del golfo Dulce. Pocos días más tarde, Malaspina ordenó una nueva separación de los expedicionarios: la *Atrevida* fue enviada a explorar la isla de Cocos y luego navegar hasta Acapulco, en donde ambas naves se encontrarían de nuevo. La *Descubierta*, por su parte, fondeó en el puerto del Realejo, donde los científicos encontraron una tierra muy fecunda. Cayetano Valdés estudió las posibilidades de levantar allí un astillero; el resto de los oficiales se afanaron en los típicos trabajos hidrográficos, astronómicos y geodésicos; y los sabios se vieron sorprendidos por las posibilidades para el estudio de la vulcanología. Haenke y Pineda visitaron el volcán del Viejo y Valdés el volcán Telica. El 30 de enero, Malaspina dio la orden de partir, sufriendo una dilatada y penosa navegación hasta llegar al puerto de Acapulco el 27 de marzo, en donde encontró cartas de la corte que le ordenaban la exploración del noroeste de América.

La Campaña del Norte y la derrota oceánica

La estancia de la expedición Malaspina en Acapulco fue muy importante, como lo demuestra el hecho de que Malaspina dejase dos comisiones para realizar trabajos científicos en suelo mexicano: una encabezada por Pineda, dedicada a la historia natural, y la otra por Alcalá Galiano. Los comisionados permanecieron en México entre mayo y octubre, mientras el resto de la expedición viajó al noroeste de América.

La labor fue enorme, realizándose numerosas expediciones por el interior del virreinato de la Nueva España que proporcionaron un volumen impresionante de noticias científicas y políticas. Née y Pineda llegaron hasta Guanajuato, proporcionando noticias particularizadas de lugares y ciudades desde Acapulco hasta México por Tasco y desde la capital hasta Guanajuato a través de Zempoala, Atotonilco, Zimapan, Acambaro y Salvatierra, regresando posteriormente a México por Querétaro [9].

El primero de mayo de 1791, la *Descubierta* y la *Atrevida* abandonaron el puerto de Acapulco para iniciar la Campaña del Norte, cuyo principal objetivo consistía en reconocer minuciosamente el paralelo 60 con el fin de hallar un paso entre los océanos Pacífico y Atlántico. Este enigma, tan controvertido como fecundo en la historia de los descubrimientos, fue actualizado a mediados del siglo XVIII a causa de una memoria del científico francés Delisle leída en la Academia de París. Las autoridades españolas fueron tentadas, como lo habían sido las inglesas o las francesas, a buscar este paso, y aprovecharon la presencia de las dos corbetas en el Pacífico mexicano para encomendarles la resolución de este secular enigma geográfico.

La llamada «Campaña del Norte» tuvo una duración de cinco meses y medio, llevándose a cabo tres escalas: Mulgrave, Nutka y San Carlos de Monterrey. Los resultados científicos fueron muy importantes a pesar de que las tripulaciones estaban mermadas a causa de las dos comisiones que quedaron estudiando diversas áreas de la Nueva España. La expedición Malaspina, al tiempo de comprobar la inexistencia del paso interoceánico, reconoció difíciles sectores de la costa del noroeste, bautizando sus accidentes con nombres castellanos. Treinta y nueve mapas se elaboraron gracias a las observaciones realizadas que, junto a las noticias etnográficas recogidas en las escalas y las labores científicas encomendadas a Haenke, ayudado por los pintores Suría y Cardero y el cirujano Francisco Flores, componen un importante legado para el estudio de las culturas del noroeste. La recolección de datos movilizó a la práctica totalidad de la oficialidad de las corbetas (Espinosa, Valdés, Tova, Tello, Quintano, etcétera), sistematizándose los conocimientos en varias memorias y descripciones.

[9] Véase, V. González Clavelán, *La Expedición Científica de Malaspina en Nueva España, 1789-1794*, México, 1988.

Malaspina escogió la bahía de Bering como punto de partida de los reconocimientos, guiándose los pilotos por los supuestos dibujos del paso del descubridor apócrifo Ferrer Maldonado, copiados por Juan Bautista Muñoz en 1781. En el interior de la bahía del Almirantazgo creyeron descubrir las certidumbres buscadas y fondearon en Mulgrave para reconocer una sospechosa abra que fue bautizada con el nombre de puerto del Desengaño al comprobarse su repentina interrupción. El 5 de julio levaron anclas y se dirigieron a la entrada del Príncipe Guillermo con el fin de reconocer varios puntos de la costa no explorados por el capitán Cook. Las labores de la expedición continuaron en la parte norte de la isla de Montangú y de la isla Hinojosa, la cual fijaron en los mapas, fondeando finalmente en Nutka el 13 de agosto. Tanto el puerto como los canales que lo rodean fueron reconocidos y cartografiados, siguiendo las mismas labores hacia el sur, especialmente en la isla Guadalupe, punto de recalada del galeón de Manila.

El 13 de septiembre la expedición ancló en el puerto de Monterrey, ya visitado por la expedición de La Pérouse, con el fin de dar descanso y alivio a las tripulaciones y realizar nuevas adquisiciones para el progreso de las ciencias. La escala fue muy fructífera, tanto para la salud como para las ciencias naturales. Haenke quedó sorprendido de la cantidad de especies vegetales que vivían en los alrededores del río Carmelo y del insólito suceso de que en aquellos meses del año se realizase una fructificación casi tan completa como en primavera. Realizados varios acopios para el Real Gabinete y el aprovisionamiento de víveres, la expedición se hizo a la mar el 25 de septiembre. El día 6 de octubre a la vista del cabo de San Lucas, las goletas se separaron de nuevo, regresando la *Atrevida* a Acapulco y fondeando la *Descubierta* en el puerto de San Blas.

Malaspina recomendó a las autoridades españolas que fomentasen el comercio de pieles del noroeste, el cual sería muy provechoso por las ventajas que los barcos podían tener en el mismo, dadas las facilidades para conseguir los objetos de intercambio con los indígenas del noroeste (cobre, utensilios de hierro, ropa de abrigo, abalorios, botones, conchas de Monterrey y espejitos), así como por los menores costos de transporte, ya que los barcos partirían de los puertos de la Nueva España. Si a todo ello unimos que el precio de las pieles en China sería igual para España que para el resto de las naciones, los beneficios podían ser muy elevados, sobre todo si dichas ganancias se empleasen

en la compra de azogue chino, de gran necesidad para las minas mexicanas.

Nuevamente en Acapulco, las tripulaciones descansaron de la laboriosa navegación por los mares del noroeste y prepararon la siguiente jornada en el Pacífico. Sin embargo, no faltaron los trabajos y los contratiempos. Tuvieron que acudir al socorro de la fragata mercante *Sacramento*, que se encontraba a la deriva a causa de un temporal, y la aparición de calenturas epidémicas, acompañadas de delirios, cólicos biliosos y disenterías hizo mella en cincuenta hombres de ambas tripulaciones. La llegada del navío *San Andrés* procedente de Filipinas ayudó a acelerar los preparativos, pues sus hombres sustituyeron a los marineros postrados de las corbetas. A finales de noviembre de 1791 los expedicionarios estaban otra vez juntos, pero por poco tiempo. Los oficiales Dionisio Alcalá Galiano y Cayetano Valdés, acompañados de los tenientes de fragata Juan Vernaci y Secundino Salamanca, fueron comisionados para realizar una nueva exploración del noroeste en las goletas *Sutil* y *Mexicana*.

El 20 de diciembre las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* abandonaron el puerto de Acapulco rumbo al oeste. Malaspina estaba preocupado ante lo avanzado de la estación, por lo que salió a la mar con buena parte de sus hombres enfermos o muy débiles a causa de la epidemia que se extendió en el puerto mexicano. De ahí que el primer destino escogido por el capitán fuesen las islas Marianas, donde esperaba que la tripulación se restableciese. Durante la travesía, Pineda realizó diversas observaciones meteorológicas con un higrómetro de tubo de pluma que le regaló el científico mexicano Antonio Alzate; a la vez que el eudiómetro de Fontana le permitió comprobar la calidad del aire del mar, superior al que se respiraba en tierra. Los médicos se afanaron en el cuidado de los enfermos con gran éxito, pues, al llegar a las Marianas, la mayoría estaban restablecidos. Las corbetas costearon la isla de Rota y después siguieron hasta Guam, fondeando el día 13 de febrero en la bahía de Umatac. Los enfermos fueron desembarcados y conducidos a los alojamientos del cuerpo de guardias de la casa del gobernador en San Ignacio de Agaña, mientras los astrónomos levantaron un observatorio en la misión de los padres Recoletos. Durante los siguientes días, Née herborizó los montes de la Vigía, Haenke exploró la parte norte de la isla y Pineda se encargó de los estudios zoológicos y litológicos.

El día 24 de febrero los expedicionarios estaban embarcados, a excepción de cuatro enfermos que por su gravedad se quedaron en la isla. Las corbetas levaron anclas y se dirigieron a la isla de Samar, anclando el 4 de marzo en el puerto de Palapa. La estancia, de seis días de duración, fue muy fructífera: las labores científicas se desarrollaron sin incidentes y los nativos condujeron continuamente frutas y animales hasta las corbetas con gran contento, debido al alto precio y el pago en plata que se les hizo por sus mercancías. Tan sólo hubo que lamentar la pérdida de una lancha a causa del desconocimiento de la isla.

Los últimos trabajos: la expedición en Filipinas y Australia

La siguiente escala de la expedición sería en las Filipinas. El 10 de marzo penetraron por el estrecho de San Bernardino, avistando las costas de Samar, Capul, Dalupiri y Luzón durante los tres días siguientes, hasta fondear el día 13 en el puerto de Sorsogón de la última isla citada. La partida se demoró hasta el 22 porque los naturalistas exploraron varios volcanes, entre ellos el Albay, llegando a Manila el 25. Luis Née no viajó a la capital, explorando el sur de la isla de Luzón durante tres meses antes de reunirse con sus compañeros. Entre tanto, el resto de los oficiales y sabios no quedaron ociosos, conscientes de que la llegada de los monzones de junio dificultaría las labores.

Bauzá y otros comisionados quedaron encargados de levantar el plano de Manila e islas aledañas; Espinosa y Tello de las labores astronómicas y Antonio Pineda viajaría por los alrededores de Manila, aunque murió el 23 de junio en el pueblo de Badoc, provincia de Ilocos. El pintor Brambila pintó a los negros de Bataan y Haenke exploró las provincias septentrionales, mientras Née hacía lo propio con las del sur. La *Atrevida* zarpó a principios de abril rumbo a Macao, y, aunque el recibimiento del gobernador portugués fue muy caluroso y pudieron realizar varias observaciones astronómicas, la principal misión que debían cumplir: la venta de las pieles que adquirieron en el noroeste, fue un fracaso. El 20 de mayo, tras una dilatada travesía que obligó a racionar el pan, estaban de vuelta en Manila. Por su parte, Malaspina reconoció las costas septentrionales del archipiélago hasta el cabo Bojador y la parte costera de la isla de Luzón correspondiente a la pro-

vincia de Ilocos, donde Tadeo Haenke desembarcó para examinar a pie toda la provincia hasta llegar a Manila.

En agosto, todas las comisiones habían concluido, iniciándose las tareas previas a la partida de las corbetas. No obstante, a mediados de septiembre, Née y Haenke realizaron nuevas excursiones con el fin de completar las labores de Pineda: exploraron la laguna de Bay, algunas fuentes termales y el volcán Taal. También se perfeccionaron varias cartas y se levantó un observatorio en Cavite para comprobar la marcha de los relojes marinos. Los trabajos científicos de la expedición se dilataron con la permanencia en las Filipinas de Juan Maqueda, encargado del reconocimiento hidrográfico de las islas meridionales y del teniente de fragata Martín de Olavide, comisionado para ordenar los materiales recogidos y volver a España en la nave de Acapulco.

El 15 de noviembre las corbetas levaron anclas y se dirigieron al presidio de Mindanao. Las medidas higiénicas y preventivas se intensificaron para evitar más bajas en los buques, ya muy mermados en su capacidad general con el embarco de inexpertos filipinos. La *Descubierta* y la *Atrevida* costearon Mindoro, Panay, Negros, Mindanao, y el día 23 atracaron en la rada de Zamboanga, cerca del presidio español de Mindanao, en donde permanecerían dos semanas. Las tareas hidrográficas y las experiencias con el péndulo simple en torno a los problemas de la gravedad se realizaron paralelamente a las excursiones de los naturalistas y botánicos, recogiéndose un eficaz antiescorbútico: las verdolagas silvestres. Los expedicionarios participaron en la persecución de los piratas como agradecimiento a las numerosas atenciones y fiestas con las que el gobernador y el resto de los españoles del presidio les obsequiaron. El 6 de diciembre todo estaba listo para partir.

Malaspina ordenó entonces poner rumbo al sur para recorrer las partes más desconocidas del Pacífico, aventura arriesgada pero propia de toda expedición que se preciase. Avistaron las islas Freewill, Matías, Ohonjava y el 11 de febrero de 1793 llegaron a la isla de Erroman. Más tarde, siguieron hacia las islas Norfolk y Nueva Zelanda con el fin de realizar diversas experiencias sobre la gravedad en Dusky Bay, si bien el mal tiempo les obligó a alejarse y Malaspina decidió hacer escala en bahía Botánica o Port Jackson, en donde finalmente fondearon con la ayuda de un práctico inglés.

Tras el permiso del gobernador australiano, las corbetas navegaron a Sydney Cove, donde fueron reparadas y se embarcaron alimentos y

agua. El 27 de marzo estaban listas para partir, aunque los trabajos científicos obligaron a dilatar la salida por algún tiempo. Los alrededores fueron herborizados, el puerto cartografiado y se realizaron diversas experiencias con el péndulo. El 11 de abril todos estaban embarcados y las corbetas reanudaron el viaje. La siguiente etapa eran las islas Vavao o de los Amigos, bautizadas en 1782 por Mourelle como islas de Mayorga. El 19 de mayo las tenían a la vista, anclando al día siguiente en el puerto del Refugio de la isla Vavao.

Los nativos recibieron con gran cordialidad a los españoles, aunque no faltaron los robos. Malaspina agasajó continuamente a los jefes de la isla para ganarse sus voluntades y se repitieron los trabajos hidrográficos, las observaciones astronómicas, las experiencias con el péndulo y los trabajos de historia natural. Haenke descubrió varias especies no conocidas hasta entonces por los europeos, mientras Née visitó numerosas partes de la isla. El 1 de junio las corbetas levaron anclas tras tomar posesión del archipiélago en nombre de Carlos IV con consentimiento del jefe Vuna.

El 22 de junio la expedición llegó a las costas peruanas, fondeando en el puerto del Callao al día siguiente tras cruzar el Pacífico. La tripulación descansó, las bodegas se llenaron, los defectos se compusieron y el 16 de octubre iniciaron el regreso a España. Haenke se dirigió por tierra a Buenos Aires, mientras Née desembarcó en Chile para proseguir sus trabajos. La declaración de guerra entre Francia y España alteró la ruta de vuelta. La *Atrevida* y la *Descubierta* siguieron rutas separadas para disminuir la posibilidad de un encuentro conjunto con los franceses. No faltaron los reconocimientos durante estos últimos meses de viaje: la *Descubierta* exploró la costa patagónica, mientras su compañera reconoció la isla de Diego Ramírez. Las dos corbetas se reunieron en Montevideo, navegando el 21 de junio hacia Cádiz, adonde llegaron tres meses más tarde tras una travesía sin problemas.

La publicación de los resultados de la expedición Malaspina fue un fracaso, lo que impidió que fuese valorada en sus justos términos. La gran especialista Dolores Higueras apuntaba recientemente que:

> si bien la expedición Malaspina fue una empresa de la ciencia española, fue, particularmente, una empresa de la Marina española, pues no hay que olvidar que la Marina como institución y los grandes marinos científicos de la época se erigieron, sin duda, en importantes

impulsores del gran movimiento científico de la ilustración española y de su carácter europeísta [10].

Las nuevas expediciones inglesas: Vancouver y el motín de la *Bounty* (1791-1795).

George Vancouver viajó al Pacífico por El Cabo con el fin de completar las labores hidrográficas del célebre capitán Cook en Nueva Zelanda y Australia, así como de restablecer el prestigio inglés en Tahití, debilitado tras el motín de la *Bounty*, uno de los episodios navales en el Pacífico que más han inspirado a los escritores de todos los tiempos. Vancouver, al igual que William Bligh, capitán del célebre barco amotinado, estuvo al servicio de Cook y ganó sus ascensos tras innumerables jornadas en la mar, muchas de ellas navegando por mares desconocidos. Hijo de un agente de aduanas de Plymouth de origen holandés, Vancouver ascendió a guardiamarina en 1780, tras haber participado en las dos últimas expediciones de James Cook. Poseedor de grandes conocimientos científicos y marineros, le fue encargada una nueva circunnavegación con destino al Pacífico para realizar exploraciones de ciertas áreas que todavía quedaban sin una buena cartografía, aunque la mayor actividad de la expedición se centraría en las remotas regiones del noroeste. A sus dotes de marino unía un carácter fuerte e inflexible en materia de disciplina, lo que le convirtieron en un candidato ideal. Prueba de ello fue su decisión de dejar en Hawai a lord Camelsford, un *snob* molesto y charlatán que protagonizaba continuas molestias y bromas pesadas durante la travesía.

Durante el viaje, realizado en el navío *Discovery* de Cook y en el transporte *Chatham*, mandado por el teniente William Broughton, George Vancouver visitó y estableció la posición de las islas de San Pablo y Amsterdam, en el océano Índico, exploró ciertos sectores de la

[10] D. Higueras, «La Expedición Malaspina (1789-1794). Una empresa de la Ilustración española», *El Pacífico Español de Magallanes a Malaspina*, Barcelona, 1988, p. 147. Las ediciones del viaje disponibles son: P. Novo y Colson, *Viaje político-científico alrededor del Mundo por las corbetas* Descubierta *y* Atrevida *al mando de los capitanes de navío don Alejandro Malaspina y don José de Bustamante y Guerra desde 1789 a 1794*, Madrid, 1885; y M. Palau, A. Zabala, y B. Sáez, *Diario de viaje de Alejandro Malaspina*, Madrid, 1984.

costa australiana no visitados por Cook, avistó Tasmania y Nueva Zelanda y descansó en Tahití siguiendo el ejemplo de su antiguo capitán. Más tarde, visitó las Hawai, a cuyo soberano puso bajo soberanía inglesa, y ordenó poner rumbo al noreste, recalando en el continente norteamericano por los 39 grados 20 minutos norte. Entonces inició una notable campaña de reconocimientos, destacando la exploración del canal Juan de Fuca, y se reunió en Nutka con el comisionado español Juan Francisco de la Bodega y Quadra para poner fin al litigio de soberanía que ambas naciones mantenían sobre los territorios del noroeste. Los célebres marinos, que unieron sus nombres bautizando una gran isla como Vancouver-Quadra, no se pusieron de acuerdo, lo que no impidió que surgiese una gran amistad entre ambos y que los ingleses fueran recibidos en la Alta California por los españoles, ofreciéndoles víveres y descanso antes de que pusieran de nuevo rumbo a Inglaterra, donde Vancouver murió tísico en 1798. Varios topónimos de la costa recuerdan el paso de esta expedición, pues Vancouver bautizó numerosos accidentes con los nombres de sus subalternos [11].

La expedición de la *Bounty* tuvo un carácter especial, pues su principal objetivo era conseguir en Tahití diversos árboles del pan y transportarlos hasta Jamaica. Esta planta, llamada artocarpo (*Artocarpus incisa*), había sido descrita por diversos expedicionarios como de excelente calidad para la alimentación por su pulpa harinosa, de color amarillo y sabor casi dulce, y cuando los problemas de abastecimiento de los esclavos de Jamaica y otras islas de las Antillas se agravaron, las autoridades pensaron que el fruto del artocarpo los podía remediar de forma muy ventajosa. El almirantazgo apoyó la empresa, avalada por los favorables informes de Joseph Banks, y eligió al comandante William Bligh para que capitanease la nave elegida para la empresa: una fragata mercante de tres mástiles y 230 toneladas que fue rebautizada la *Bounty*.

Bligh, hijo de un funcionario aduanero de Plymouth, tenía 33 años cuando asumió el mando de la expedición. A los 16 años servía en una corbeta como marinero y a los 22 obtuvo el título de subteniente de

[11] G. Vancouver, *A Voyage of Discovery to the North Pacific Ocean and round the World*, 3 vols, Londres, 1798. Un excelente estudio sobre los ingleses en el noroeste es B. M. Gough, *Distant Dominion: Britain and the Northwest Coast... 1579-1809*, Vancouver, p. 180.

navío, embarcándose en la *Resolution* de Cook durante su tercer y último viaje. A su regreso a Inglaterra, se marchó a la marina mercante como capitán de navegación de altura, realizando frecuentes viajes a Jamaica en la *Britannia*. Esta vinculación con los problemas de las Antillas fue lo que le convenció para asumir la dirección del viaje hasta Tahití, que terminaría en un auténtico fracaso. Para realizar la expedición, la fragata fue acondicionada, habilitándose la cubierta inferior de popa con el objeto de contener, en largas filas de tablas de madera perforadas, tiestos grandes y pequeños para colocar cientos de artocarpos.

La expedición se hizo a la mar el 23 de diciembre de 1787, tras un intento fallido el 15 de octubre debido al mal tiempo. La navegación hasta Canarias, donde compraron víveres y arreglaron los desperfectos, no fue buena, repitiéndose los tormentas y las vientos contrarios al intentar cruzar el cabo de Hornos en una estación del año inadecuada. Por ello se dirigieron a El Cabo, penetrando en el Pacífico a través del océano Índico, travesía que realizaron entre el 1 de julio y el 21 de agosto. En Tasmania se detuvieron para proveerse de agua y leña hasta el 4 de septiembre, día en el que levaron anclas y pusieron rumbo al sur de Tasmania y Nueva Zelanda, descubriendo el día 19 un archipiélago rocoso que bautizaron como la isla de Bounty. Después pusieron rumbo a Tahití, avistando en la mañana del 25 de octubre la isla de Mehetia y a las seis de la tarde Tahití. Durante la travesía desde Inglaterra hasta esta isla numerosos incidentes habían provocado una profunda antipatía de la tripulación hacia su capitán, quien se esforzó en ganarse el rencor de sus hombres con continuas demostraciones de prepotencia.

Los tahitianos recibieron con cordialidad y cortesía a los ingleses, reanudándose las amistades con los caciques locales que Bligh conocía por sus anteriores visitas con Cook. La tripulación se entregó a los placeres de la isla y la estancia en Tahití fue una continua orgía según narraron los supervivientes del viaje. Bligh escribió en su diario acerca de los «numerosos actos sexuales y bestiales de placer», aunque no aludió a la cohabitación de sus oficiales y marineros con varias mujeres a la vez. El 4 de abril de 1789, la *Bounty* levó anclas y abandonó la isla. El capitán escribió en su Relación:

> Las manifestaciones de acatamiento mostradas por los indígenas hacia nosotros crecían progresivamente a medida que se prolongaba nuestra

> estancia. Los hechos que siguieron probaron, desgraciadamente, que no habíamos permanecido insensibles a tanto cariño. Considero superfluo emprender aquí una descripción minuciosa de la isla y de sus habitantes [...] cuando dejamos Tahití, sólo tenemos a bordo dos hombres enfermos de venéreas, prueba de que este azote no ha hecho progresos. Los indígenas no le atribuían mayor importancia [...] No sé cuál será la terapia que utilizan, pero es indudable que la alimentación y el modo de vida deben contribuir mucho a la curación [12].

Cuando la *Bounty* se hizo a la mar, las bodegas estaban repletas de árboles del pan, recogidos por el botánico Nelson durante los 161 días de estancia de la fragata en Tahití. Además del artocarpo, otras especies frutales y tintóreas fueron embarcadas hasta completar la cifra de 1.015 plantas. Bligh ordenó poner rumbo a las islas de la Tonga o de los Amigos, ya visitadas por nuestro capitán en compañía de Cook y situadas entre Australia y Tahití, las cuales avistaron entre el 18 y el 21 de abril. Durante el viaje, las relaciones entre Bligh y el segundo oficial Fletcher Christian, joven oficial que había permanecido junto a aquél desde los viajes a Jamaica, se deterioraron de forma notable sin causa aparente, a no ser por el testarudo y antipático carácter de Bligh, quien se mostró más sombrío que de costumbre desde la salida de Tahití. Al desembarcar en una islita en busca de agua y leña, varios hombres tuvieron que enfrentarse con los nativos, si bien no pudieron hacer uso de las armas por expresa prohibición del capitán. Al llegar a bordo, el capitán les increpó sobre su cobarde actuación, lo que terminó por colmar el vaso. El lunes 27 de abril, Bligh provocó un nuevo incidente por la pérdida de alguna de las nueces de coco acumuladas. La *Bounty* se encontraba entre las islas de Kotoo y Tofua, en los 19 grados 18 minutos sur.

A las cuatro y media de la mañana del 28 de septiembre, Fletcher Christian decidió apoderarse de la nave, por lo que se dirigió a varios marinos resentidos contra el capitán. El motín había triunfado en la mañana del 28, siendo detenido el capitán. Más tarde, en compañía de otros hombres, voluntarios e involuntarios, fue bajado a una lancha y

[12] Véase, A. Solmi, *La «Bounty». La tragedia de la libertad en el más famoso motín de todos los tiempos*, Barcelona, 1984.

abandonado en el mar. Los amotinados que permanecieron en la *Bounty* fueron los siguientes: Fletcher Christian, oficial; Peter Heywood, oficial; Edward Young, oficial; George Stewart, oficial; Charles Churchill, jefe de armas; John Mills, adjunto al cabo artillero; James Morrison, adjunto al contramaestre; Joseph Coleman, armero; Charles Norman, adjunto al maestro carpintero; Thomas McIntosh, carpintero; William Brown, jardinero y ayudante del botánico; Henry Hillbrant, tonelero; los marineros Thomas Burkitt, Matthew Quintal, John Summer, John Millward, William McCoy, Michael Byrne, William Muspratt, Alexander Smith, John Williams, Thomas Ellison, Isaac Martin, Richard Skinner y Mattew Thompson.

El nuevo capitán, Christian, ordenó arrojar por la borda las plantas del pan, excepto unas cuantas, y puso rumbo a la isla de Tubuai, una poco conocida isla situada a 330 millas al sur de Tahití, de difícil acceso. El 28 de mayo la avistaron, pero los isleños no se mostraron nada afectuosos con los visitantes, por lo que las relaciones fueron tensas. El 31 de mayo, tras fallar varias tentativas, la *Bounty* puso rumbo a Tahití, anclando el 6 de junio en la bahía de Matavai. Los amotinados explicaron a sus antiguos amigos que durante el viaje habían encontrado al capitán Cook y que éste, junto con Bligh y algunos hombres y las plantas del árbol del pan habían proseguido hasta Inglaterra, mientras ellos regresaban en busca de cerdos y cabras para aprovisionar una nueva colonia que se debía fundar en Nueva Holanda. Diez días más tarde, la fragata levó anclas con 460 cerdos y 50 cabras a bordo, más veinticuatro indígenas, nueve de ellos de sexo femenino.

La segunda estancia de los amotinados en la isla de Tubuai (desde el 26 de junio hasta el 17 de septiembre de 1789) fue poco próspera, aunque lograron construir un fortín en tierra y contactar con los isleños. Pero a mediados de septiembre la situación se hizo muy difícil. Muchos hombres se quejaron de la falta de mujeres, ya que los nativos eran muy reacios a dejar a sus mujeres. Se realizó una votación a mano alzada y dieciséis de los veinticinco optaron por volver a Tahití, lo que prometió hacer Christian si a cambio permitían que los que quisieren acompañarle se fueran con la *Bounty* a otro paraje desconocido. Así sucedió, pues el 20 llegaron a la isla de Maitea y se repartieron las provisiones y los utensilios. A bordo de la fragata permanecieron Christian, Young, Mills, Brown, Martin, McCoy, Williams, Smith, Quintal y un joven jefe de la isla de Tubuai con dos compañeros que les ha-

bían rogado que los llevaran con ellos. Algunos nativos de la isla se agregaron, partiendo treinta y cinco personas de Maitea en la *Bounty*.

El resultado de la expedición fue una auténtica odisea. El capitán Bligh y los hombres de la lancha lograron sobrevivir tras recorrer 5.830 kilómetros. El 12 de junio avistaron Timor y el 14 desembarcaron en el pequeño poblado holandés de Kupang. Conocida la noticia del motín en Londres, las autoridades inglesas enviaron la fragata *Pandora* rumbo a Tahití para capturar a los rebeldes. El 19 de mayo de 1791, tras recoger y encadenar a los amotinados que permanecieron en la isla, la fragata puso rumbo al Pacífico en busca de la *Bounty*, pero la terquedad y la falta de conocimientos del capitán, hizo que la nave encallara y se perdiera. Finalmente, el 16 de septiembre avistaron Kupang, en la isla de Timor, donde se volvió a vivir la escena de unos meses antes. Los diez amotinados sobrevivientes (Heywood, Morrison, Coleman, Norman, McIntosh, Byrne, Muspratt, Millward, Burkitt y Ellison) llegaron a Inglaterra el 19 de junio de 1792 tras numerosas escalas y sufrimientos.

La *Bounty*, tras visitar varias islas del Pacífico, puso rumbo a la isla de Pitcairn, avistada por Carteret durante su viaje. El estar deshabitada, con abundante vegetación y ser de difícil acceso, la convirtieron en una candidata idónea para el establecimiento de los errantes ingleses. El 15 de enero de 1790, Christian y su tripulación avistaron la isla, dando comienzo a una insólita colonización. A principios del siglo XIX, sólo uno de los marineros de la *Bounty* sobrevivía: Alexander Smith, que cambió su nombre por el de John Adams. Murió en 1829. Años antes, el 28 de septiembre de 1803, la nave americana *Topaz* descubrió casualmente, al detenerse en la isla de Pitcairn para abastecerse de agua, a John Adams y a los descendientes de los amotinados de la célebre fragata, cuyo capitán, Willim Bligh murió en Londres en 1817 [13].

[13] Una buena selección de artículos se encuentra en el catálogo de la exposición que conmemoró el bicentenario de esta expedición, AA. VV., *Mutiny on the Bounty, 1789-1989, An Internacional Exhibition to marck the 200th anniversary*, Londres, 1989.

Capitulo VII

LA CONQUISTA ILUSTRADA

El Pacífico, además de ser un océano a descubrir, fue también un espacio a explotar comercialmente y a poblar. A finales del siglo XVIII apareció una auténtica fiebre peletera que llevó hasta el Pacífico septentrional al mayor número de barcos y banderas que hasta ahora habían cruzado el gran océano. Ingleses, españoles, franceses, portugueses, norteamericanos... financiaron y condujeron sus barcos hasta el noroeste de América para capturar el «oro suave», las pieles de animales que los chinos adquirían a precios exorbitantes en Cantón. Esta enorme masa de barcos y hombres empezó a visitar las islas del Pacífico para avituallarse, iniciando una nueva época en la historia de la Mar del Sur. Pero las empresas peleteras convivieron con otras actividades económicas tradicionales que, como en el caso del galeón de Manila, poco a poco sucumbieron ante el liberalismo comercial imperante. El capítulo queda completado con el estudio de las nuevas rutas que los españoles practicaron durante la centuria ilustrada.

La compañía de Filipinas y el galeón de Manila

La época de los grandes descubrimientos en el Pacífico fue acompañada de una profunda transformación en la política española que afectó al sistema de galeones y a otras actividades en el gran océano. Los gobernantes españoles apostaron paulatinamente por la liberalización de las provincias americanas para ejercer el comercio entre ellas; autorizaron a varios puertos peninsulares a comerciar con América y Filipinas, eliminando el monopolio de Sevilla y Cádiz, y permitieron a los americanos

el dirigirse directamente a los puertos habilitados en España. El comercio libre se inició por real cédula del 16 de octubre de 1765 para fomentar el comercio de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita. El 12 de julio de 1770 se extendió a Yucatán y Campeche; y en 1774 se aplicó parcialmente a Nueva España, al ser autorizada a comerciar con Guatemala, Nueva Granada y Perú. No obstante, quedaron fuera de este intercambio las sedas, las telas de oro y efectos de Castilla y las ropas de China procedentes de Manila. Años más tarde, la liberalización se extendió a otras áreas: en 1778 se autorizó a Buenos Aires y en 1789 se concedió libertad total de comercio a Nueva España y a Caracas.

Gracias a estas medidas fueron apareciendo durante el siglo XVIII diversas compañías de comercio que entraron en conflicto con los antiguos consulados de Cádiz y Nueva España. En 1714 se creó la primera, la compañía de Honduras, y en 1728 se fundó la Compañía de Caracas o Compañía Guipuzcoana. Otras nuevas aparecieron a lo largo del siglo XVIII, acomodándose con diversa fortuna a los reglamentos vigentes y empujando con su poder a transformar el secular sistema monopolista español. Las relaciones marítimas entre la península y los puertos americanos se intensificaron considerablemente, extendiéndose este flujo a las Filipinas con la creación en 1784 de la Real Compañía de Filipinas.

Los antecedentes de la misma se remontan al primer tercio de la centuria ilustrada, siendo recomendada su fundación por personajes de la talla de José Patiño en 1733 y Pedro Calderón Enríquez en 1748. En 1765, Francisco Leandro de Viana proclamó los derechos de los españoles a seguir la ruta del cabo de Buena Esperanza, con lo cual se evitaría el océano Pacífico y los intermediarios del Nuevo Mundo, siendo partidario del establecimiento de una ruta Cádiz-Manila-Cantón para traer los productos chinos directamente a la península. Al ser elegido miembro del Consejo de Indias, justificó la formación de la Compañía de Filipinas porque:

> Las islas Filipinas serían infaliblemente el almacén de las ricas mercaderías del Oriente, a esto las ha destinado la naturaleza y es a lo que los españoles ponen obstáculos. Si ellos quisiesen verían en poco tiempo florecer su imperio más allá de sus más altas esperanzas y si es posible para muchos deseos [1].

[1] Véase, L. Díaz Trechuelo, *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla, 1965, p. 23.

Pero fue en 1784, cuando Francisco Cabarrús propuso la formación de la Real Compañía en su proyecto: *La unión del comercio de la América con el de el Asia por medio de las Philippinas*, en el que nuevamente invocó a la necesidad de fomentar la agricultura y la industria de la isla.

El 10 de marzo de 1785, Carlos III firmó la real cédula de creación de la Real Compañía de Filipinas, en la que se especificó que la ruta a seguir por sus barcos sería el cabo de Buena Esperanza con el fin de estimular el tráfico directo. Las actividades de la Compañía estarían sujetas al Reglamento del Régimen del Comercio Libre de 1778 y se destinarían 3.000 acciones para los residentes en Filipinas. En el artículo XLIII se garantizó la coexistencia de la Compañía con el galeón de Manila:

> Permito igualmente que los vecinos de las islas que sigan por ahora el comercio con Nueva España en la Nao que cada año viene a Acapulco. Y prohíbo severamente a la Compañía y sus Dependientes tomar el menor interés directo ni indirecto en la dicha Nao, de la que podrá solamente valerse para que a su regreso le lleve la grana y frutos que convienen a sus negociaciones.

La Compañía estableció una Junta de Gobierno en Manila hasta 1796 y a partir de ese año una factoría; otra nueva en Cantón entre 1785 y 1788, y una tercera en Calcuta en 1787, además de varias representaciones en Veracruz, Caracas, Maracaibo, Lima, Buenos Aires, San Sebastián y Madrid. Los barcos de la Compañía deberían de salir del puerto de Cádiz y llegar a Manila a través de El Cabo, evitando de esta forma cruzar el Pacífico, si bien, una Instrucción Reservada, del 8 de diciembre de 1785, especificó que

> Luego que la Junta de Gobierno llegue a saber por avisos seguros la declaración de guerra u hostilidades entre España y alguna potencia americana como Inglaterra, Holanda y Francia, suspenderá enteramente el despacho de navíos y cargamentos de Europa, hállense en el estado en que se hallaren, y, dejando en almacenes lo que convenga, enviará los buques con efectos proporcionados a Lima y Acapulco a la orden de comisionados de la Compañía en el Perú y Nueva España, quienes lo tendrán para hacerles regresar con caudales de cuenta de la Compañía. La intención del rey de su ministerio y la gracia

> que sólo para tal evento tiene concedida la Compañía de que puede hacer el comercio directo de ida y vuelta desde Filipinas con el Perú y Nueva España, sin limitación de navíos ni cantidades... [2].

A partir del año de su creación, la Compañía de Filipinas fue ensanchando su radio de acción. El 23 de marzo de 1789 fue aprobado el comercio directo con la costa de Coromandel y el 22 de marzo de 1790 le fue concedida la facultad de ir a Cantón sin haber tocado el puerto de Manila. Si bien fueron pocos los navíos que tocaron en los puertos de la Nueva España: uno de ellos fue el *San Francisco Xavier*, alias *El Filipino*, y otro el *San Rafael*, alias *La Pala*, que llegó a San Blas a causa de un temporal en 1801, aunque su destino final fue Lima.

Mientras tanto, el comercio Manila-Acapulco quedó en manos del consulado de Manila, declarado oficialmente establecido el 29 de mayo de 1771. Poco después de ser fundado, fue autorizado por la corona a enviar hasta 250.000 pesos más sobre lo establecido en 1734, amén de otras ventajosas reducciones debido al incremento mundial de los precios. Sin embargo, sólo en 1782 zarpó de Manila el primer galeón del consulado: el *San Pedro*, con 750.000 pesos, aunque no llegó a su destino. En los años sucesivos, a pesar de la convivencia del galeón y de la Compañía de Filipinas, las quejas de los comerciantes de las islas fueron continuas, aunque los galeones siguieron siendo mayoritarios en el comercio transpacífico hasta su supresión en 1815.

Esta superioridad numérica encerraba, sin embargo, una contradicción importante. A medida que la Compañía de Filipinas se consolidó, la participación de la Nueva España en el comercio transpacífico disminuyó. Algunos comerciantes mexicanos invirtieron en la Compañía, pero el monopolio novohispano sobre este comercio desapareció, pues la Compañía controló el comercio con Filipinas desde la península. Sobre la suerte de los comerciantes filipinos, afirma Carmen Yuste:

> La fundación de la Real Compañía de Filipinas y la implantación del libre comercio favorecieron a los comerciantes manileños independientes. Inversamente, para los comerciantes filipinos que estaban

[2] *Ibidem*, p. 302.

vinculados a los monopolistas mexicanos y para éstos, la reforma significó la ruptura completa de su poderío económico [3].

Los galeones que cumplieron la ruta entre los años 1770 y 1785 fueron los siguientes:

— 1770. *San Carlos Borromeo.*
— 1772. *San José de Gracia.*
— 1773. *Nuestra Señora de la Consolación,* alias *El Buen Fin.*
— 1774. *San José de Gracia.*
— 1775. *La Concepción.*
— 1776. *San José de Gracia.*
— 1778. *San José de Gracia.*
— 1779. *San Pedro el Caviteño.*
— 1780. *San José de Gracia.*
— 1781. *San Pedro el Caviteño.*
— 1782. *San José de Gracia.*
— 1784. *San José de Gracia.*
— 1785. *San Phelipe.*

Durante la segunda mitad del siglo XVIII, lo común era que los galeones llegasen a Acapulco en los últimos días de diciembre o primeros días de enero. Pero cuando la navegación no sufría ningún contratiempo, podían fondear incluso en noviembre, lo que provocaba la aceleración de los requisitos oficiales para el registro y descarga de los productos. Ése fue el caso del navío *San Pedro el Caviteño* en 1778 y de la fragata *San José de Gracia* en 1779. Por el contrario, la nave *Nuestra Señora del Rosario* fondeó en el mes de abril de 1762 y el navío *Nuestra Señora de la Consolación* arribó al puerto de San Blas a mediados de agosto de 1773.

Este último barco había sido fletado por los comerciantes de Manila con tal de no renunciar a los permisos de comercio de aquel año, pues el galeón *San Carlos Borromeo* había tenido que regresar a Filipinas tras una singladura llena de contratiempos. El *Nuestra Señora de la Consolación* realizó la travesía transpacífica en la peor época del año, a

[3] C. Yuste López, *El comercio de la Nueva España con Filipinas,* México, 1984, p. 81.

pesar de lo cual, llegó a San Blas, provocando el descontento y la alarma en las autoridades mexicanas por haber hecho escala en un lugar prohibido. Finalmente, el navío tuvo que dirigirse a Acapulco, donde se vendió su carga conjuntamente con la del galeón *San José de Gracia* en el año 1774.

Todo parece indicar que los comerciantes filipinos y mexicanos encontraron diversas fórmulas para incumplir las normas legales. En 1779, el Tribunal de Cuentas de México envió una seria advertencia a los oficiales reales de Acapulco, acusándolos de colaborar con los filipinos en las irregularidades de descarga, registro, avalúo y embarque de las mercancías. Entre 1760 y 1785, sólo en un año se cumplió rigurosamente la norma vigente. Fue en 1767, cuando José de Gálvez se encontraba de visitador en Nueva España y Teodoro de Croix era castellano de Acapulco. Gálvez ordenó a Croix el cumplimiento del reglamento de 1734 y la suspensión de empleo de los oficiales reales, escribanos y demás autoridades del puerto. Cuando llegó el navío *San Carlos Borromeo*, se encontró con la mano férrea de Gálvez y se pusieron de manifiesto numerosas irregularidades. 178 fardos de ropa estaban fuera de permiso, muchas piezas iban consignadas a comerciantes mexicanos, práctica que estaba prohibida, y varias personas intentaban introducir joyas subrepticiamente. Pero el problema más importante fue el valor de las mercancías, ya que los filipinos valuaban sus mercancías en 125 pesos por pieza sin atender a los valores reales que cada bulto contenía. Croix no aceptó este sistema y redactó un plan de precios que fue aprobado por los contadores del Tribunal de Cuentas. Las 1.059 piezas que portaba el *San Carlos Borromeo* fueron valuadas en 797.759 pesos, en lugar de los 132.903 que sumaban con el anterior sistema.

En cuanto a los participantes en el comercio transpacífico durante el XVIII, habría que diferenciar dos tipos por el monto de las mercancías y la riqueza de los comerciantes. En primer lugar, pequeños comerciantes atraídos por las grandes ganancias de este mercado, los cuales embarcaban cortos volúmenes de mercancías; y en segundo lugar, los grandes comerciantes, reducidos en número, cuya importancia en este comercio los colocó en posición de negociar con sus colegas de México.

Nuevas rutas en el gran océano

Uno de los aspectos que más nos interesa destacar es la aparición de nuevas rutas para el galeón de Manila. El piloto de la carrera de Acapulco Enrique Herman propuso en 1730 una ruta norte, atravesando el cabo del Engaño, las islas Babuyán y haciendo después rumbo a las Marianas, razonando que los vientos eran contrarios en la época de salida de los galeones. La rapidez del viaje evitaría la frecuente necesidad de tocar en las Marianas, pues habrían dejado atrás estas islas al llegar la época de los temporales. En 1740, una expedición de reconocimiento, realizada por la fragata *Nuestra Señora del Rosario*, comandada por el piloto Manuel Correa y José Macías, la calificó de muy peligrosa, a pesar de lo cual fue autorizada por una junta de pilotos celebrada en 1741. Las nuevas órdenes de Carlos III (Reales cédulas de 1 de enero de 1771 y de 25 de octubre de 1777) y los reconocimientos de la expedición de José Rodríguez Montenegro, con la fragata *Nuestra Señora del Rosario*, permitieron su primera utilización por el teniente de navío José de Emparán y el piloto Felipe Thompson con el *San José*. En los siguientes años, la nueva ruta septentrional fue utilizada por el *San Pedro* (1780) mandado por el capitán de fragata José Bermúdez, que se perdió dos años después al mando de José de Emparán, y en 1784 por las fragatas *San Felipe*, bajo el mando del teniente de fragata Pedro Basco y Pascual, y *Princesa*, por Mourelle de la Rua.

La ruta meridional, navegando al norte de la isla Gigolo y Nueva Guinea, fue explorada por el navío *Nuestra Señora de la Consolación*, alias *El Buen Fin*, en 1773, comandada por el capitán Antonio de Villar y Saravia y por el piloto Felipe Thompson. El 6 de enero salieron de Manila y, tras reparar algunas averías en el fondeadero de Zamboanga, zarparon definitivamente el 5 de febrero. Al sur de Mindanao descubrieron las primeras islas no señaladas en los mapas, sobre el paralelo cuatro sur, a las que bautizan con los nombres de Arriaga, Anda y Armadores. El 4 de marzo, la expedición rebasó el ecuador, siguiendo rumbo hacia el sureste, aunque por poco tiempo, ya que el 27 de marzo se encontraban de nuevo al norte del ecuador. A principios de abril, Thompson descubrió nuevas islas en los 5 grados 40 minutos norte y 156 grados 14 minutos este del meridiano de París, que bautizó de la Pasión, posiblemente las Carolinas. El 25 de abril, el capitán ordenó poner proa al norte-noreste hasta alcanzar la ruta tradicional

del galeón, dada la lentitud de la expedición hasta entonces, fondeando, finalmente, el 24 de julio en San Blas [4].

El conflicto hispano-británico obligó al gobernador Basco y Vargas a autorizar una nueva navegación por esta ruta meridional en 1780. Fue realizada por la fragata *Princesa*, al mando de Mourelle de la Rua, quien contó con la estimable colaboración de José Vázquez como primer piloto. El capitán recibió sus instrucciones en Sisirán, en la costa oriental de Luzón: debía atravesar el Pacífico lo más rápido que pudiese y entragar ciertos pliegos reservados al virrey de Nueva España. Los tiempos eran contrarios para seguir la ruta tradicional, por lo que Mourelle buscó vientos favorables más al sur.

El 21 de noviembre de 1780, la *Princesa* se hizo a la mar. Un mes más tarde apenas había recorrido 800 leguas, encontrándose en aquel momento entre las Palaos y Yap. El capitán ordenó seguir al sureste, avistando el 7 de enero las Mil islas (Ninigo), el grupo del Almirantazgo, Nueva Irlanda, las Salomón, y el día 22 oyeron el bramido del peligroso Roncador Reef, descubierto por Mendaña y bautizado Bajos de la Candelaria. Los vientos impedían realizar otra navegación que la dirigida al sureste, por lo que hubo que racionar los alimentos y el agua, a pesar de lo cual la situación se hizo crítica a mediados de marzo. El 26 de marzo realizaron el primer descubrimiento, la isla de la Amargura (Fonualei) por los 18 grados sur y 175 grados oeste, pero lo accidentado de sus costas impidió que el barco español fondeara. Al día siguiente avistaron la isla Late, si bien tampoco pudieron desembarcar, aunque al nordeste de la misma descubrieron un grupo de islas que prometían buenos fondeaderos.

El 4 de marzo, tras varios días de intentos fallados por las continuas calmas, la *Princesa* llegó a la isla de Vavao, en el grupo de las Tonga. Un numeroso grupo de isleños recibió a los españoles, visitando el barco el rey de la isla, llamado Tubú. Los nativos ayudaron a los marineros a llenar las pipas de agua y los proveyeron de numerosas frutas y animales. El día 12, Mourelle fue invitado a una fiesta en la que le fueron ofrecidos «muchos ufis, plátanos, cocos y pescado». A continuación, todos se sentaron y comenzó un combate singular:

[4] L. Díaz Trechuelo, «Dos nuevos derroteros del galeón de Manila 1730-1773», *Anuario de Estudios Americanos*, XIII (1961), pp. 1-83.

> Luego salió un robusto mancebo con la mano izquierda en el pecho, batiendo con la derecha el doblez del coco, dando muchos brincos por la plaza hacia aquellos que no eran de su partido; y saliendo de éstos otro con los mismos ademanes, combatieron a la lucha, asiéndose de los ceñidores y empujándose con tanta violencia, que sus venas y músculos parecían tan gruesos como dedos; finalmente, el infeliz que cayó en el suelo dio tal golpe, que creí no pudiera levantarse; pero cubierto de polvo se retiraba sin volver el rostro, y sólo el vencedor hacía gran rendimiento al rey, cantando los suyos, no sé si la victoria o el ultraje del vencido.

A este combate le siguieron otros con luchadores cuyas manos y muñecas estaban protegidos por cordeles, e incluso, varios con protagonistas femeninas:

> Y, en efecto, tanto se enardecían, que a no separarlas de tiempo en tiempo no se dexarían diente ni muela; mas como me complaciese sensiblemente, le pedí que cesasen; cuya súplica fue inmediatamente concedida, celebrando entre ellos la compasión con que miraba a aquellas jóvenes combatientes [5].

Tras dejar las Vavao, bautizadas por Mourelle islas de don Martín de Mayorga en honor del virrey de México, los expedicionarios avistaron otra isla muy alta (quizás Kao) y, antes del ocaso, un nuevo grupo a sotavento que fueron llamadas de Don José de Gálvez (grupo de Hapai). El 24 de marzo descubrieron una isla que llaman Sola (Ata) y el día 27 otra que bautizaron del piloto José Vázquez. Poco después, el mal tiempo les obliga a capear hasta el 3 de abril, día en el que llegaron a los 30 grados sur. Entonces descubrieron que parte de la galleta almacenada había sido engullida por las cucarachas, por lo que Mourelle tuvo que desandar parte del camino y poner proa a las Marianas en busca de alimentos. El 19 de abril navegaban a la altura de Tonga sin descubrir tierra a causa de la niebla y el 21 fondearon y recogieron frutas en una isla que bautizaron Consolación. Finalmente, entre el 5 y el 6 de mayo realizaron los últimos descubrimientos: Gran Cocal

[5] Véase, A. Landín Carrasco, *Mourelle de la Rúa,* Madrid, 1978, pp. 295-296.

(Nanumanga o Niutao en el grupo de Ellice o Tuvalu) y San Agustín (el atolón de Nanumea).

Por último, la *Princesa* llegó a Guam el 31 de mayo. Allí se recuperaron de tan azarosa derrota, reanudando el viaje el 20 de junio. Entonces realizaron la clásica derrota del galeón, alcanzando la Alta California hacia los 34 grados y medio, para fondear en San Blas el 27 de septiembre de 1781 tras diez meses y dieciséis días de viaje [6].

Las navegaciones transpacíficas se potenciaron con el establecimiento del puerto de San Blas, en la costa mexicana de Nayarit. Apenas fundado, la entrega en Manila de la orden de expulsión de los jesuitas fue encomendada al piloto Francisco Javier Estorgo Gallegos, quien navegó en la goleta *Nuestra Señora de la Soledad*, alias la *Sonora*, entre el 24 de diciembre de 1767 y el 17 de abril de 1768. La guerra con Inglaterra impulsaría nuevos viajes directos San Blas-Manila entre 1779 y 1780. El 10 de octubre de 1779 levó anclas de San Blas el *San Carlos*, al mando del teniente de navío Juan Manuel de Ayala, con la noticia de las hostilidades. Dicho barco quedó en Filipinas, regresando Ayala en el *Nuestra Señora de Aránzazu*, que ancló en San Blas el 11 de enero de 1779. El teniente de navío Diego Choquet capitaneó el *Príncipe*, barco que navegó entre el 18 de diciembre de 1779 y el 31 de marzo de 1780 con el fin de llevar los pliegos del Real Servicio y mil ducados a entregar en las Cajas de Manila. En lugar de este navío, que fue retenido en Filipinas, llegó el *San Carlos*, alias *El Filipino*, al mando del primer piloto Juan González el 2 de enero de 1782.

Por último, Francisco Mourelle salió de San Blas el 21 de febrero de 1780 al mando de la fragata *Princesa* y, tras recoger en Acapulco al galeón *San José*, puso rumbo a Manila el 15 de marzo de 1781, en donde ancló el 21 de junio. Mourelle se encargaría de comunicar la noticia de la firma de la paz de Versalles en 1783 con la veterana *Princesa*, y en 1785 —en la goleta *Sonora*, ahora bautizada *Felicidad*— de llevar la real cédula de Carlos III por la que se creaba la Real Compañía de Filipinas.

Desde San Blas se realizaron, asimismo, varios viajes al puerto del Callao, que permitieron ampliar considerablemente la navegación entre

[6] A. Landín Carrasco, «Mourelle de la Rúa en el Mar del Sur», *El Pacífico Español de Magallanes a Malaspina*, Barcelona, 1988, pp. 133-145.

el Pacífico Septentrional y el Meridional. En 1776 y 1781 las expediciones fueron capitaneadas por Juan Francisco de la Bodega y Quadra, quien escribió acerca de su primer viaje que:

> conseguí ser el primero que desde el puerto del Callao de Lima hiciese viaje a San Blas sin más noticias que mi vigilancia y continuo cuidado, pues la carta construida por monsieur Bellin tuve que corregirla en todas sus partes y dar a luz una desde Callao hasta el cabo de San Lucas, con la derrota que debe practicarse y los planos de los puertos de Acapulco, Paita y Lima, donde estuve con la discreción que consideré más útil y necesaria.

El nuevo acceso al Pacífico: los viajes por El Cabo

Por último, nos ocuparemos brevemente de la apertura de la navegación a Filipinas a través del cabo de Buena Esperanza. Una apertura penosa por las dificultades de la ruta y el desconocimiento que de ella tenían los marinos españoles. La primera expedición fue realizada por el navío *Buen Consejo*, partiendo del puerto de Cádiz el 12 de marzo de 1765 al mando de Juan de Casens y Juan de Lángara, este último como segundo capitán. Atravesaron las islas de Cabo Verde, recalaron en Río de Janeiro, avistaron El Cabo a partir del 18 de noviembre y llegaron sin novedad a Manila [7].

Entre 1768 y 1770, el *Buen Fin*, de nuevo bajo las órdenes de Casens, realizó un segundo viaje, donde los problemas se multiplicaron y el viaje se dilató al tener que arribar a las costas de Batavia. La llegada a Manila a través del estrecho de Malaca agudizó tanto los peligros que tuvo que contratarse a un práctico francés. El regreso a Cádiz lo realizó junto a la fragata *Venus*, que había salido a principios del año anterior del puerto gaditano al mando del capitán González de Guinal, acompañado de Juan de Lángara.

[7] J. de Lángara, *Diario de la navegación de Cádiz a Manila ejecutada por el teniente de fragata don... en el navío de S. M. el* Buen Consejo, *del mando de don Juan de Casens, capitán de fragata de la Real Armada*. Año de 1765, Museo Naval, Madrid, ms. 277, ff. 68-217 (MN en adelante).

José de Córdoba, al mando de la fragata *Astrea*, protagonizó el cuarto viaje Cádiz-Manila entre 1770 y 1771, logrando disminuir el escorbuto y otros problemas de la navegación gracias a sendas escalas en la bahía de Tabla a la ida y en la isla de Francia a la vuelta. El 18 de marzo de 1771, partió de Cádiz la fragata *Palas* que, comandada por el capitán Ignacio Mendizábal, protagonizó la quinta expedición por la nueva ruta. Pero, sin duda, el viaje más brillante fue el realizado por la fragata *Venus*, entre 1771 y 1773, mandada por Juan de Lángara, capitán de fragata, y contando con los auxilios de los tenientes de navío Francisco Melgarejo y Luis Ramírez de Arellano, y los tenientes de fragata Felipe Villavicencio y José de Mazarredo. El fin del viaje era transportar tropas y armamentos a la capital filipina, si bien su fama se debe a que por primera vez en España se utilizó el método de hallar la longitud por medio de las distancias lunares.

El 29 de octubre quedó la nave anclada cerca de la Carraca gaditana para facilitar la aguada y la conducción de los víveres. Además, se embarcaron 16.000 pesos para atender las urgencias de las posibles arribadas y 9.000 pesos para cubrir las dos pagas anticipadas de la tripulación del barco, «a buena cuenta para que puedan prepararse de ropa y más alivios correspondientes a la dilatada navegación de su regreso». Otro aspecto cuidado fue la artillería, dotándose la nave de cañones de a doce, de los más cortos y ligeros, que completarían los cuatro existentes en el alcázar de a tres.

El capitán de fragata José de Córdoba que, al mando de la fragata *Astrea*, había realizado el viaje a Filipinas entre 1770 y 1771, informó de las dificultades puestas por los holandeses de El Cabo al fondear para hacer aguada y comprar alimentos frescos. Por ello, Lángara pidió instrucciones sobre la conducta a observar en el mismo caso, siéndole recomendado por el bailío Arriaga que

> se maneje con la prudencia que han practicado los demás comandantes españoles, pues, por buenos modos y reconvenciones logrará vuestra merced el disimulo para proveerse [8].

[8] Véase, S. Bernabeu Albert, «Ciencia Ilustrada y Nuevas Rutas: las expediciones de Juan de Lángara al Pacífico (1765-1773)», *Revista de Indias*, XLVII (1987), pp. 460-461.

Con todo en orden, la *Venus* levó anclas el 21 de diciembre de la poza de los holandeses; pero sólo pudo ponerse en derrota tres días más tarde. La navegación hasta las islas Canarias se efectuó con gran rapidez, forzando las velas día y noche a fin de abreviarla, pues

> al no lograrse de forma favorable, pasan a extraordinarias las penalidades comunes de los viajes largos [9].

El día 28 avistaron la isla del Salvaje —que Mazarredo situó en 30 grados 11 minutos a 12 grados de latitud y 17 grados 57 minutos al oeste de París— y el día 29 las islas de Fuerteventura y Tenerife. Allí escribió Mazarredo:

> Reconocimos entre otras embarcaciones, fondeada en la bahía de Santa Cruz la fragata de guerra francesa la *Flora*, que partió de la de Cádiz en primeros del mes y manda el caballero de Verdum, comisionado a probar seis relojes de longitud, a cuyo efecto tienen destino en ella los astrónomos el abab de Pingré y el caballero de Borda, teniente de navío, segundo comandante de la propia fragata, ambos de la Academia de Ciencias de París [10].

Desde las Canarias hasta el ecuador la navegación estuvo dificultada por las calmas y los vientos contrarios. Tras la demarcación de Cabo Verde, se separó Lángara de la derrota dada la constancia del tiempo, ordenando rumbo al este para abrirse todo lo posible y cortar ventajosamente la línea. El 8 de enero vieron una ceja que no pocos creyeron tierra, razonando José de Mazarredo que podía tratarse de las dos montañas que Bellin denomina Negras y coloca cinco leguas al interior del cabo Blanco, en la costa africana. La certidumbre de este dato situaría a la *Venus* más al este de su posición estimada, lo que se consideró anormal en aquellos parajes. Ante la duda, Mazarredo tomó la latitud.

> Como una hora antes del mediodía, el dicho 10, recelando de que se cubriese el sol para aquella hora y con el objeto también de probar

[9] *Ibidem*, p. 461.
[10] *Ibidem*, p. 461.

> el método de observar la latitud que enseña el abate Lacaille en su ilustración del tratado de navegación de monsieur Bouger, tomé con intervalos iguales de 19 minutos tres alturas del astro, de las cuales deduje que su distancia meridiana al zénit en aquel punto debería ser de 41 grados 52 minutos 20 segundos, de los cuales resultaban 19 grados 53 minutos 40 segundos de latitud y, habiendo conseguido después tomar la altura meridiana, hubo sólo 1 minuto 20 segundos de diferencia, como se ve de la que se da por observada y llegada en la referida singladura [11].

Desde el 13 de enero al 13 de febrero se puso rumbo al este, soportando la *Venus* fuertes chubascos durante el día y tranquilas noches tras rebasar los seis grados de latitud. Se cortó la equinoccial el 2 de febrero por los 19 grados 6 minutos de longitud de estima, tomando las precauciones necesarias para esquivar un bajo o banco de arena que el astrónomo Aprés de Mannevillete situaba en los dos grados de latitud sur, por las tres diversas longitudes en que lo estimaban los capitanes franceses Pintault, Houxy y Bouvet, que con sus navíos lo habían recorrido siempre con la mura a babor, orzando cuanto permitía la brisa.

Desde los tres grados sur, predominaron los vientos del sureste y este-sureste, con mar picada y horizontes claros. Sin embargo, la gran variedad de vientos soportados, calmas y corrientes, hacían defectuosa la estima, por lo cual, Lángara y Mazarredo determinaron comprobar la longitud mediante la distancia de la luna al ojo de Tauro por primera vez que se sepa en los navíos españoles. Para ello, Lángara había hecho embarcar un reloj de segundos con el cual tomar el momento de tiempo aparente y Mazarredo, ante la imposibilidad de conseguir en Gibraltar unas tablas lunares —que habían visto anunciadas en una gacetilla inglesa el año 1767, estando de permiso en Bilbao— realizó y preparó sus propios cálculos. La tentativa, pues, había sido proyectada de antemano, esperándose tan sólo una ocasión favorable para la observación [12].

Ésta tuvo lugar el 13 de febrero, una vez comprobada la ventajosa situación de Tauro con la luna. El día anterior se llevó a cabo el ajuste

[11] *Ibidem,* p. 462.
[12] *Ibidem,* p. 462.

del reloj de segundos a la hora verdadera por diferentes observaciones de mañana y tarde, que se repitieron el día siguiente, en el cual Lángara tomó la altura de la luna y Mazarredo su distancia a la estrella, «por admitir el mío (Mazarredo) más segura rectificación». Tras arduas operaciones y la resolución de una serie de triángulos esféricos, se pudo concluir:

> que el error de la estima era mucho menos que lo que sospechaba —confiesa Lángara—, y que mi derrota me conducía con seguridad a barlovento de la isla de la Trinidad y de los islotes de Martín Bas, que era mi cuidado [13].

A partir del día 25, aproximadamente en los 20 grados, y tras enfrentarse la *Venus* a veinticuatro horas de grueso mar y fuertes vientos, se experimentaron continuas calmas, lo que obligó al comandante a efectuar una nueva observación antes de aterrar al cabo de Buena Esperanza. Ésta se efectuó el 11 de marzo a las dos de la tarde, midiendo la distancia del sol a la luna

> tan a mi satisfacción que no me dejó duda me hallaba 70 leguas al oeste de la estima, mayormente cuando por la variación de la aguja (método práctico de deducir la longitud en estos mares) me resultó la misma.

El día 27 navegó la *Venus* solamente hasta las doce de la noche, calculando Lángara que estaban a distancia de ver la tierra, lo cual ocurrió a las diez de la mañana del día siguiente tras disiparse una espesa neblina.

Antes de dar fondo en la bahía holandesa de Tabla, despachó el comandante a Mazarredo para cumplimentar al gobernador, el cual, a través de los diputados del Consejo, comunicó que la nave española podía proveerse de agua y leña, pero no de otros alimentos. Extraña postura cuando entre los mismos diputados se encontraba un comerciante que prometió suministrarles todo lo necesario, como ocurrió sin ningún problema. La petición de Lángara a dicho gobernador para que le entregase por escrito «la parte en que me negaba la hospitalidad

[13] *Ibidem*, p. 463.

que les pedía», nunca fue satisfecha; limitándose el comandante a dar un minucioso informe de lo acaecido. Pero el hecho más notable de la escala en El Cabo fue la adquisición de los almanaques náuticos de 1772 y 1773 a unos navíos de la Compañía Oriental inglesa que contenían las tablas de distancias lunares a las estrellas zodiacales para cada tres horas del meridiano de Greenwich.

La tarde del 11 de abril, la *Venus* levó anclas, y a causa de los vientos contrarios, no pudo llegar a la costa de Java hasta el 18 de junio. Su recalada fue tan al sur que tuvo que costearla casi toda. Por fin, el 25 logró alcanzar el estrecho y fondeó por la tarde en busca de leña. Dos días después escribió Lángara una carta donde proporciona las últimas noticias del viaje

> Esta noche me hallo cerca de la cuarta punta, esperando desembocar mañana y llegar a Manila, siendo los tiempos regulares, dentro de veinticinco o treinta días.

La oficialidad de dotación y transporte se encontraba con perfecta salud. No había aparecido ni siquiera un caso de escorbuto. Un año más tarde, el 21 de julio de 1773, la nave entró en la bahía de Cádiz, llevando en sus bodegas un elefante que había sido regalado al monarca español [14].

El oro suave: las expediciones peleteras

El déficit creciente de los países europeos en sus transacciones comerciales con China durante la centuria ilustrada obligaron a buscar nuevos productos que sirvieran para pagar el té, la seda, las porcelanas, y otros objetos de interés que se extraían de aquel lejano imperio. La Compañía Inglesa de las Indias Orientales embarcó con destino a los puertos de las provincias de Fukien y Chekiang gran cantidad de algodón de la India, junto a otros productos del Asia Oriental como ratán de los estrechos de Malaca, pimienta, salitre, arroz de Java y Filipinas y plomo inglés. Las restricciones del Emperador concentraron el co-

[14] *Ibidem*, p. 464

mercio exterior de China en el puerto de Cantón, que había sido el preferido por los ingleses para sus operaciones. Cuando el algodón procedente del norte de China compitió ventajosamente con el procedente de la India y la guerra de Independencia de los Estados Unidos impidió la llegada de la plata mexicana, la Compañía Inglesa encontró en el opio de la India la mejor moneda para adquirir las grandes cantidades de té demandadas por la metrópoli. Además, en las dos últimas décadas del siglo XVIII, un nuevo producto se incorporó al comercio con China: las pieles de nutria, muy apreciadas sobre todo por los nobles manchúes [15].

Entre 1785 y 1825, unos 330 barcos recorrieron las costas del noroeste de América en busca de las codiciadas nutrias para, posteriormente, cambiarlas en Cantón por productos chinos. Ingleses y norteamericanos fueron los principales protagonistas de este nuevo comercio transpacífico, que tenía profundas raíces en la historia. Efectivamente, los barcos peleteros tan sólo continuaron y sustituyeron —aunque no totalmente— el abastecimiento de pieles que los rusos habían iniciado a finales del siglo XVII con China y otras regiones asiáticas cuando los súbditos del zar perdieron su preponderancia en los mercados europeos, coincidiendo con su llegada a las frías aguas del Pacífico norte. En 1690 se fundaron los primeros establecimientos en la península de Kamchatka y, a partir de los años treinta de la centuria ilustrada, navegaron y exploraron los archipiélagos de las Kuriles y las Aleutianas. El agotamiento de las nutrias en estas islas les obligarían a pasar a Alaska y a las costas de la British Columbia, donde compartirían la recolección de pieles con el resto de los comerciantes europeos, que desde el año 1785 financiaron expediciones con destino a las costas del noroeste [16].

El tráfico de pieles es uno de los episodios comerciales más importantes de la historia desde la antigüedad. Durante los siglos XVI, XVII, XVIII y XIX, este comercio provocó la expansión de las naciones europeas en amplios territorios templados y fríos del planeta y transformó

[15] Véase, N. Camerón, *Barbarians and Mandarins: Thirteen Centuries of Western Travelers in China*, Nueva York y Tokyo, 1970; y L. Dermigny, *La Chine el l'Occident: le commerce à Cantón au XVIII siècle, 1719-1833*, 3 vols., París, 1964.

[16] Véase, C. M. Foust, *Russia's Trade with China and Its Setting, 1727-1805*, Chape Hill, 1969.

profundamente los pueblos nativos del Asia Oriental y de Norteamérica. Las pieles llegadas desde Escandinavia a Roma, desde Rusia al Levante islámico, o comercializadas por la Liga Hanseática fueron algunos de los episodios de este floreciente comercio que encontró en Siberia y en el noroeste de América sus principales campos de acción. Los rusos recolectaron las pieles por medio del *iasak,* tributo que significó el sometimiento político de los pueblos de Siberia y más tarde de los aleutianos, en cuyas islas las nutrias empezaron a escasear hacia 1789. Hasta el siglo XVIII, los zares no intervinieron directamente en este comercio, pero la necesidad de mayores capitales para financiar expediciones en el Pacífico y los grandes dividendos producidos por su comercialización en China, así como el deseo de conocer las fronteras del Imperio y sus nuevas zonas de expansión, obligaron a las autoridades de San Petersburgo a enviar comisarios imperiales, soldados y oficiales de marina para que informaran y controlasen las acciones de sus lejanos súbditos.

Las actividades de los rusos en el Pacífico septentrional despertaron el interés y el temor de la monarquía española, quien encargó al virrey de la Nueva España tomar las oportunas medidas para defender y asegurar los dominios españoles. El visitador José de Gálvez fue el gran impulsor de la expansión española en las costas del noroeste con el fin de conocer y detener el avance de los rusos, ordenando construir un puerto en la costa nayarítica, llamado San Blas, y enviando una doble expedición marítima y terrestre para ocupar el puerto de Monterrey. En 1769, los españoles se establecieron en el puerto de San Diego y, un año después, alcanzaron, por fin, aquel soñado puerto. Nuevas noticias llegadas a Madrid por medio del embajador en San Petersburgo, marqués de Almodóvar, impulsaron a las autoridades virreinales a enviar la primera expedición española al noroeste de América. Se llevó a cabo con la fragata *Santiago* el año 1774, al mando de Juan Pérez. A ella le seguirían otras dos en 1775 y 1779 con el fin de completar el reconocimiento de la costa, tomar posesión de algunos parajes de la misma, informarse de los pueblos que la habitaban y averiguar la existencia de barcos o establecimientos extranjeros. Gracias a estos viajes, los españoles adquirieron un notable conocimiento de las costas del noroeste antes de la llegada de otros marinos europeos e inventariaron los productos que podían ser sensibles de comercio.

A pesar de que marinos como Juan Pérez habían estado en Cantón antes de servir en San Blas y explorar las costas del noroeste, y era sabido que la captura de pieles era la principal causa de la llegada de los rusos a los archipiélagos del norte, las primeras noticias y proyectos sobre la comercialización de las pieles del noroeste no aparecieron en España hasta el año 1785, en que Vicente Basadre y Vega presentó un primer proyecto al virrey Bernardo de Gálvez. A partir de este primer informe, y gracias a los positivos resultados del mismo y la llegada de barcos peleteros al noroeste —principalmente a partir de 1786—, aparecieron dos nuevos proyectos llegados a Madrid desde ambos extremos del océano Pacífico. El intendente de Filipinas, Ciriaco González de Carvajal, fue el autor del primero, y Esteban José Martínez —comandante de la expedición de 1788 al litoral de Alaska y encargado de ocupar el puerto de Nutka un año después— el firmante del segundo. Por último, analizaremos los juicios vertidos por Alejandro Malaspina sobre este interesante comercio. Pero, primeramente, veamos en el siguiente cuadro la frecuencia y la importancia de las expediciones europeas que llegaron al noroeste:

Expediciones peleteras en el noroeste

1785 El primer barco peletero, el *Sea Otter*, llega al noroeste al mando del capitán James Hanna.

1787 El *Imperial Eagle*, bajo el mando del capitán Charles Barkley, alcanza Nutka desde Europa.

1788 El capitán John Meares llega a Nutka, junto a otros dos barcos procedentes de Boston: el *Columbia* y la *Washington*.

1789 España construye un presidio en Nutka, abandonándolo durante varios meses. La captura de varias naves británicas provocó el «incidente de Nutka». El *Argonauta* y su capitán, James Colnett son conducidos a México.

1790 Varios barcos españoles exploran el noroeste: *Concepción*, *San Carlos* y *Princesa Real*.
La expedición rusa comandada por Joseph Billings, a bordo del *Slava Rossie*, parte de Petropavlovsk el 1 de mayo, ancla en Three Saints Bay en junio y regresa a Petropavlovsk en octubre.

El capitán James Colnett y su barco *Argonauta* son liberados en México y regresan al noroeste para capturar pieles.
Robert Gray, capitán de la *Columbia*, después de circunnavegar la tierra, llega a Boston el 11 de agosto y vuelve a partir para Nutka el 28 de septiembre.

1791 El barco español *Princesa Real* viaja a Hawai para reconocer la existencia de algún establecimiento extranjero.
James Colnett deja Nutka y se dirige hasta Hawai para proveerse de alimentos, encontrando a la *Princesa Real.*
Varios navíos españoles viajan desde San Blas hasta el noroeste para sostener el presidio español y continuar las exploraciones.
La expedición Malaspina llega al noroeste.
El capitán Billings, al mando de los barcos *Slava Rossie* y *Chernui Orel*, levan anclas de Petropavlovsk el 19 de mayo, exploran la península de Alaska en julio, y sus barcos invernan en la isla de Unalaska.
El barco marsellés *Solide*, mandado por el capitán Etienne Marchand, alcanza Sitka Sound el 12 de agosto. Tras capturar pieles en diversos parajes se dirige a Macao.
El capitán John Kendrick, al mando del *Washington*, llega el 13 de junio al Houston Stewart Channel, siendo su barco capturado por los nativos.
La *Columbia*, bajo el mando de Robert Gray, parte de Boston en septiembre y alcanza Clayoquot el 5 de junio a través del cabo de Hornos.
El capitán Joseph Ingraham deja Boston en septiembre a bordo de su nave *Hope* y alcanza las islas Marquesas por el cabo de Hornos antes de alcanzar las islas Charlottes en junio.
También a las Charlottes llega el capitán William Douglas con la *Grace* en el mes de junio y el capitán Samuel Crowell un mes después mandando el barco bostonés *Hancock.*
Finalmente, el capitán William Rogers recorre el noroeste de América en su barco *Fairy* durante este año.

1792 Los goletas españolas *Sutil* y *Mexicana* exploran el canal de Fuca, mientras la *Aránzazu* reconoce un accidentado tramo de la costa y Juan Francisco de la Bodega y Quadra llega a Nutka para negociar con Vancouver el contencioso de Nutka.

Los capitanes Vancouver y William Broughton, capitanes del *Discovery* y el *Chatham* llegan al noroeste el 17 de abril para continuar posteriormente sus campañas de descubrimientos.
Joseph Ingraham navegó en la *Hope* desde Cantón el 1 de abril, llegando a las islas Charlottes el 2 de julio. Fue acompañado por la *Grace*, al mando del capitán R. D. Coolidge.
El capitán James Baker partió de Bristol en el verano de 1791, alcanzando las costas de Oregón durante la primavera de 1792 al mando de la *Jenny*, tras visitar la isla de Hawai.
La *Margaret*, mandada por el capitán James Magee, levó anclas de Boston en 24 de octubre de 1791 y fondeó en Houston Stewart Channel el 26 de abril de 1792. Recorrió el noroeste hasta finales de año, llegando a Macao la primera semana de 1793.
El capitán William Brown, comandante de la *Butterworth*, llegó al noroeste procedente de Londres. Comerció en las Charlottes y en Nutka durante el verano de 1792, antes de invernar en Hawai. Fue acompañada por los barcos *Prince Lee Boo*, mandado por el capitán Sharp, y *Jackall*, bajo las órdenes de Alexander Stewart.
Otros tres barcos, encabezados por el *Three Brothers*, mandado por el capitán William Alder, llegaron al noroeste vía el cabo de Hornos y Hawai durante la segunda mitad de 1792. Este último llegó a Nutka el 23 de agosto, mientras el *Prince William Henry* lo hizo el 11 de octubre tras visitar en mayo las islas Charlottes, desconociéndose el nombre y el destino del tercer barco.
También en las Charlottes rescató pieles el *Hancock*, mandado por Samuel Crowell.
El *Halcyon*, capitaneado por Charles Barkley, visitó en agosto Yakutat Bay, mientras la *Venus*, al mando de Henry Shepherd, llegó a la costa del noroeste en el mes de junio.
El barco de bandera portuguesa *Fenis and St. Joseph* rescató pieles en las Charlottes y visitó Nutka en septiembre.
El *Phoenix*, capitaneado por Hugh Moore, llegó a Nutka desde Bengala, tras haber hecho escala en Cantón y Manila; mientras el *Felice* lo hizo en el mes de junio.
Por último, tenemos que mencionar otros tres barcos: el *Iphigenia*, el *Florinda*, capitaneado por William Coles, y *La Flavie*, este último procedente de Lorient, Francia.

1793 El barco *Chatham*, capitaneado por Peter Puget, partió de Hawai el 17 de marzo y alcanzó Nutka el 15 de abril.
También visitó Nutka Vancouver a finales de mayo, prosiguiendo más tarde sus reconocimientos hasta alcanzar de nuevo Hawai a principios de 1784.
En marzo o abril llegó a Nutka la *Amelia* con bandera americana, aunque probablemente fuese francesa, la *Hancock* en mayo, y la *Three Brothers* y el *Prince William Henry* fondearon durante la primavera.
La *Margaret*, al mando del capitán Magee, recolectó pieles en las proximidades del Mount Edgecumbe a principios de abril.
El capitán Josiah Roberts, con el barco *Jefferson*, dejó Boston el 29 de noviembre de 1791 y, tras atravesar el cabo de Hornos y tocar en las Marquesas, alcanzó el noroeste cerca del grado 45 el 14 de mayo.
Otros barcos que visitaron el noroeste fueron el *Prince Lee Boo*, el *Jackall* y la *Washington*, esta última mandada por John Kendrick, y los españoles *Activa* y *Mexicana*, capitaneados respectivamente por Eliza y Zayas.

1794 Vancouver realiza una nueva campaña de exploraciones a partir del 12 de abril desde el río de Cook.
El capitán John Kendrick, al mando de la *Washington*, dejó Hawai y a partir de la primavera rescató pieles en Sitka Sound. El 3 de diciembre regresó a Hawai, donde murió el día 12.
La *Jackall*, mandada por William Brown, y el *Prince Lee Boo*, bajo el mando del capitán Gordon, levaron anclas de Cantón el 24 de febrero y llegaron a la costa del Noroeste el 30 de junio.
Otros barcos que rescataron pieles en las costas norteamericanas fueron el *Arthur*, capitaneado por Henry Barber, el *Phoenix*, mandado por el capitán Moore, la *Eleonora*, capturada por los nativos en Houston Stewart Channel, y la *Fairy*.
La *Jefferson* y la *Resolution* invernaron en Clayoquot, iniciando sus capturas de pieles a partir de la primavera de 1794. La *Resolution* fue capturada por los nativos en las Charlottes.
La *Jenny*, capitaneada por Adamson, partió de Boston en octubre de 1793, alcanzando las Charlottes el 1 de agosto de 1794.

El 29 de septiembre visitaron Nutka y el 25 de diciembre fondearon en Cantón.
Por último, la fragata española *Princesa* condujo hasta Nutka al nuevo comandante español José Manuel de Álava.

1795 Los españoles abandonan Nutka.
Nuevos barcos visitan el noroeste: *Union*, *Phoenix*, *Jane*, *Ruby*, *Mercury*, etcétera [17].

El primer proyecto peletero español

Vicente Basadre y Vega fue el autor del primer proyecto de comercio de pieles [18]. La notable falta de azogue, indispensable para las minas mexicanas, y la existencia de abundantes cantidades de este producto en China, fueron las bases sobre las que Basadre intentó establecer un fructífero intercambio entre Nueva España y el Extremo Oriente. Las noticias esparcidas en el virreinato por la fragata *Princesa*, tras regresar de su viaje a Manila —para entregar al gobernador de aquellas islas la noticia de los preliminares de la paz con Inglaterra— el 4 de diciembre de 1784, sobre la posibilidad de establecer un comercio peletero, ayudaron a tomar en cuenta la propuesta de nuestro protagonista —hasta entonces ocupado en México en negocios de poca monta—, quien ya había enviado la primera carta al virrey Matías de Gálvez, resumiéndole las principales directrices del comercio, el 26 de septiembre de 1784 [19]. En ella expuso que los barcos destinados a socorrer anualmente los presidios y las misiones de las Californias po-

[17] La bibliografía existente es muy numerosa, pero destacaremos los siguientes trabajos: R. H. Fisher, *The Russian Fur Trade, 1550-1700*, Berkeley y Los Ángeles, 1943; J. Wike, «Problems in Fur Trade Analysis: The Northwest Coast», *American Anthropologist*, 60 (1958), pp. 1.086-1.101. Sobre las consecuencias del comercio peletero para la isla de Hawai, véase G. I. Quinby: «Hawaiians in the Fur Trade of Northwest America, 1789-1820», *Journal of Pacific History*, 7 (1972), pp. 92-103.

[18] Más noticias sobre este interesante personaje en M. Lucena Sandoval, *La economía americana del primer cuarto del siglo XIX vista a través de las memorias escritas por don Vicente Basadre, último intendente de Venezuela*, Caracas, 1983.

[19] Véase, S. Bernabeu Albert, «Sobre intercambios comerciales entre China y California en el último tercio del siglo XVIII. El oro suave», p. 474.

dían conducir a su regreso a San Blas las pieles de nutrias que vivían en aquellos litorales, las cuales se enviarían a Manila a bordo de la nao de Acapulco, para desde allí remitirlas a Cantón, donde comisionados especiales podrían cambiarlas por el necesario azogue para las minas novohispanas. El proyecto de Basadre coincidió temporalmente con la revelación a los europeos del ventajoso intercambio realizado por los hombres del capitán Cook de pieles del noroeste por productos chinos en Cantón a su regreso del tercer viaje. Este suceso fue conocido gracias a la aparición de las relaciones de dicho periplo escritas por John Ledyard en 1783 y por James King un año después. King alabó los beneficios del comercio de pieles con China, incitando a numerosos marinos y empresarios a poner sus proas rumbo al noroeste y a iniciar una auténtica «batalla peletera». En consecuencia, las propuestas de Basadre hay que enmarcarlas en este incipiente comercio, que lograría un gran desarrollo a partir de 1786.

Las autoridades españolas, sin embargo, desconocieron las dimensiones que estaba alcanzando el fenómeno peletero tras la aparición del libro de James King y demoraron su puesta en ejecución. El 2 de junio de 1785, el rey ordenó que el plan fuese considerado por las autoridades virreinales, y el 22 de enero de 1786, el virrey Bernardo de Gálvez autorizó su puesta en marcha, notificándolo al gobernador de California, Pedro Fages, al presidente de las misiones franciscanas, fray Fermín Francisco de Lasuén, y a las autoridades de Manila con el fin de que colaborasen con los planes de Basadre [20]. A finales de agosto de 1786, Basadre llegó a California e inició la recogida de las pieles de nutrias con la ayuda de los padres de las misiones, quienes ejercieron de intermediarios con los cazadores nativos. El 28 de noviembre, Basadre se embarcó en el puerto de San Diego de vuelta a San Blas, conduciendo 1.060 pieles. Las misiones que más contribuyeron al acopio de pieles fueron San Carlos de Monterrey, San Antonio, San Luis Obispo, San Buenaventura y San Diego, a cuya misión se habían llevado las pieles procedentes de las misiones bajo californianas —regentadas por los dominicos— del Rosario y San Fernando Velicatá.

El padre Luis de Sales, de la Orden de Santo Domingo, escribió a un amigo de Valencia:

[20] *Ibidem,*

> De los anfibios sólo se conocen los lobos marinos y las nutrias, que en Valencia se llaman lludrias; éstas son apreciadísimas por sus pieles; regularmente son negras y tan suaves al tacto como el más fino castor; el negro es muy subido y según dicen obra maravillosos efectos. Los chinos y japoneses hacen tanto aprecio de ellas, que llegan a dar por una hasta cien pesos fuertes y algo más. Los rusos han establecido un comercio ventajoso con los indios, lo que tal vez movería a otras naciones a navegar por estos mares con el objeto de las pieles. Nuestro católico monarca Carlos III, que de Dios goce, mandó tomar informes sobre el particular, y cerciorado su majestad de las ventajas que podían lograr sus vasallos, singularmente en la América, comerciando con los chinos, entregándoles pieles por azogues (de que tanto se necesita en las minas de plata y oro, y de que abundan aquellos países) dispuso que los religiosos recaudasen cuantas pieles pudiesen, y se les pagaría en efectos útiles a los indios y misiones; y, en efecto, se puso en práctica. Llegaron los comisionados a nuestras misiones y llevaron las nutrias, pagándolas a diez pesos fuertes, otras a seis y otras a ocho, y a su vuelta de China trajeron alguna porción de azogues y otros géneros útiles para la provincia de Nueva España; pero soy del parecer que si por parte de España no se toman las más serias providencias sobre este asunto, perderemos mucho por la ojeriza que tienen otras naciones a nuestras conquistas y por el interés particular de los que manipulan dicho comercio. Estas pieles de nutria tan celebradas sirven para vestidos talares a los chinos y japoneses, para capotillos cortos a las señoras, y hacen unas como cintas, y sobre ellas colocan un hilo de perlas de buen oriente y forman una vista deliciosa; son cálidas en extremo y sirven para que la generación sea más activa [21].

La primera parte del plan de Basadre fue un éxito, aunque todavía quedaba el viaje a Filipinas y la venta de la colección de pieles de nutrias adquiridas en California. Antes de partir, el comisionado redactó un informe más minucioso y con más conocimiento de causa con el fin de regular la recolección de las pieles en los nuevos establecimientos. Los barcos de San Blas deberían conducir y entregar a los habilitados de los presidios varias memorias destinadas a los misioneros para regalar a los nativos a cambio de sus pieles. Antes de salir el barco, los

[21] L. de Sales, *Noticias de la provincia de California (1794)*, Madrid, 1960, pp. 28-29.

citados habilitados recogerían las mismas, haciendo cuenta y data que entregarían al capitán del barco, quien la llevaría —junto al cargamento— al factor de California —residente en México— para preparar la memoria correspondiente, respecto a ser consideradas las pieles un ramo más de la Real Hacienda. Basadre consideró suficiente el envío de diez memorias, de mil pesos cada una, con destino a las misiones de la Alta California y cinco memorias, de dos mil pesos, destinadas a las misiones bajocalifornianas [22]. En el informe se precisan el contenido de esas memorias, así como los cuidados que deberían recibir las pieles para que se conservasen perfectamente hasta llegar al puerto de Cantón [23].

En consecuencia, Basadre fue partidario de un control misional de las pieles de nutria, actuando los habilitados de los presidios y los barcos de San Blas como intermediarios. El informe, fechado en México el 8 de febrero de 1787, fue aprobado por las autoridades mexicanas y enviado al padre Lasuén, quien, al igual que el resto de sus hermanos, alabó el proyecto por los beneficios que podía reportar a California. El nuevo plan de Basadre estuvo en vigor hasta 1789 con pocas variaciones, si bien el contrabando y los acontecimientos en el lejano puerto de Cantón originaron nuevos cambios en las autoridades de México.

Con 4.000 mil pesos de sueldo y una cédula que le convertía en el único autorizado para comerciar con las pieles, Vicente Basadre se embarcó en el *San Andrés* en la primavera de 1787 rumbo a Manila. La Audiencia Gobernadora escribió al gobernador y al intendente de las islas Filipinas para que vigilasen las acciones del comisionado, a quien se le habían prometido varios miles de pesos para regalar al emperador de China y a los influyentes mandarines con el fin de abrir las puertas del gran mercado chino a las pieles de California. Las autoridades de Manila requirieron los servicios del exjesuita francés Grammont, quien había logrado de Pekín el estatus de mandarín y mantenía una buena correspondencia con el intendente Ciriaco González de Carvajal.

El encuentro de Basadre con José Grammont no fue muy fructífero, pues este último envió noticias falsas sobre la escasez de azogue en China y exageró las dificultades para que Pekín autorizase la venta

[22] Bernabeu Albert, op. cit., p. 476
[23] Bernabeu Albert, op. cit., p. 476

de las pieles. Por el contrario, el comisionado español ajustó por dos veces el intercambio de las nutrias por azogue, cuyo precio —variable entre los 28 y los 34 taeles el pico— era favorable a la Real Hacienda, a pesar de lo cual, tretas chinescas le impidieron rematar favorablemente la venta [24]. Finalmente, el deterioro de las pieles y la necesidad de acelerar su venta por el largo tiempo transcurrido le obligaron a dejar las pieles al cuidado del chino Guingua, quien se encargaría de venderlas en Nancuin por dinero u otros efectos a cambio una comisión de 600 pesos.

Mientras esto ocurría en Cantón, las autoridades de Manila, ante la ausencia de noticias de Basadre y el estado de su comisión, se hicieron cargo de 1.749 pieles nuevas que llegaron en la nao *San José* y las pusieron bajo el control de los factores de la Compañía de Filipinas, al igual que la primera partida que condujo personalmente Basadre en el caso de que no se hubiesen vendido. Las nuevas negociaciones recayeron en los factores de la Compañía Manuel Agote y Julián de Fuentes, quienes rescataron las pieles entregadas por Basadre al chino Guingua, las vendieron por 13.960 pesos y consiguieron otros 33.000 pesos por la nueva partida llegada de México. Por mandato del gobernador de Manila, los factores adquirieron 300 picos de azogue y los enviaron a México el año 1789 en el navío *San Andrés* para que fuesen analizados por los mineros novohispanos. Por su parte, Basadre se sintió ofendido por las intervenciones de la Compañía de Filipinas y del gobernador de Manila y se embarcó rumbo a España a principios de 1789, abandonando el comercio que tanto había contribuido a establecer.

El año 1790, el navío *San Andrés* condujo hasta Manila la nada despreciable cantidad de 7.127 pieles, la mayoría de nutrias y el resto de lobos y zorros marinos, producto de los competentes oficios de los misioneros durante 1789 y de las capturadas un año antes por la expedición de Esteban José Martínez y López de Haro en las costas de Alaska. Vicente Laureano Mamife fue el encargado de negociarlas por azogue —a cambio de un diez por ciento de comisión—, navegando a Macao a principios de noviembre del citado año. Mamife obtuvó del

[24] Véase A. Ogden, *The California Sea Otter Trade, 1784-1848*, Berkeley y Los Ángeles, 1975, pp. 21-24.

janista fiador 106.025 pesos o 2.177 picos de azogue —esto es, a 35 pesos el pico—, operación muy ventajosa para España que llenó de optimismo a las autoridades de Manila y México. Sin embargo, ciertas desavenencias entre Pekín y el gobierno ruso afectaron profundamente al comercio de pieles de nutria, ya que el emperador prohibió su comercio en China. En marzo de 1791 llegó la orden a Macao, si bien se respetaron las cargas de los buques ya anclados en el puerto. El paquebot *Argonauta*, mandado por el capitán Colnett, fue el primero en sufrir la prohibición del emperador a finales de mayo, y pocos meses después, el primer barco español con pieles de California, el *Princesa Real*, llegó a Macao al mando de Manuel Quimper con 3.000 pieles [25].

La situación de este barco era muy difícil, ya que debía ser entregada en dicho puerto a sus propietarios ingleses, y no podía retornar a Manila, con lo que la carga de pieles quedaba desamparada. Tras largas negociaciones, los factores de la Compañía consiguieron que se descarcaran y depositaran en el puerto de Macao hasta que el Emperador levantase la prohibición. En consecuencia, las 853 pieles conducidas nuevamente por la nao *San Andrés* en junio de 1791 quedaron almacenadas en Manila. Por fin, el 28 de mayo de 1793, una nueva orden del emperador autorizó la venta de pieles de nutrias. Los factores españoles insistieron, durante los meses de veto a las pieles de nutria, en explicar a las autoridades su procedencia californiana y los cambios producidos en el litoral del noroeste de América. Entre 1786 y 1792, los barcos españoles llevaron a China 13.889 pieles, restando por vender 3.953, ascendiendo los beneficios a 46.960 pesos —2.177 picos de azogue—, sin descontar los gastos de fletes, comisiones, averías y otros.

Un nuevo proyecto desde Filipinas

Mientras Vicente Basadre se encontraba en California acumulando la primera colección de pieles de nutria, el intendente de Filipinas, Ciriaco González de Carvajal, envió a José de Gálvez el 3 de febrero de 1786 tempranas noticias sobre la primera expedición peletera al nor-

[25] Véase, la obra de D. Pethick, *First Approaches to the North-west Coast*, Vancouver, 1976.

oeste, protagonizada por el capitán James Hanna con el navío *Harmon*. El viaje se realizó entre abril y diciembre de 1785 y resultó un gran éxito económico, que tuvo gran repercusión entre el resto de los comerciantes europeos. González de Carvajal informó que el barco inglés se había dirigido a una bahía que los naturales llamaban «Nuutka» y los ingleses King George, situada en la costa noroeste de América, en los 49 grados, 30 minutos de latitud, visitada por el capitán Cook en su último viaje. Su carga estuvo compuesta de clavos, cuchillos, tijeras, espejos, abalorios y otras mercaderías baratas, a cambio de las cuales trajeron de regreso numerosas pieles que, al menos, costearon la expedición. Otra expedición se estaba preparando para el siguiente año de 1786.

El intendente de Filipinas propuso, en consecuencia, enviar expediciones similares al litoral del noroeste desde Manila, que, amén de socorrer las misiones y presidios de la Alta California, recogiesen las pieles de nutrias de aquellos parajes por ser de mucha utilidad para el comercio con China,

> donde sé que se han vendido últimamente unas de mediana calidad (traídas del puerto de San Francisco) a cuarenta pesos, cuando en las costas donde se hace este trato apenas salen por cuatro o cinco pesos. Los ingleses vendieron las suyas a cuarenta y cinco pesos [26].

Un paquebot de 30 a 33 codos sería suficiente para realizar la travesía del Pacífico, conduciendo efectos llegados de España o producidos en Filipinas con el fin de excitar la curiosidad o el gusto de aquellos naturales. González de Carvajal añadió:

> y este proyecto emprendido desde Manila me parece más útil que desde otras partes, así porque los géneros para la carga pueden aquí aprontarse con facilidad y el despacho de las pieles es constante y útil en la China, como porque los gastos de la expedición son sin comparación aquí más moderados que si se emprendiese desde el

[26] González de Carvajal a Gálvez, Manila, 3 de febrero de 1786, en Archivo General de Indias, Guadalajara, 492.

> puerto de San Blas, por lo barato de los géneros, de armamento y sueldo de las tripulaciones [27].

El 20 de junio de 1786, el intendente de Filipinas volvió a insistir sobre el tema, tras comunicar la salida de una nueva expedición peletera desde el puerto de Macao. La llegada a Manila del teniente de fragata Francisco Antonio Mourelle le había proporcionado noticias y mapas de las costas del noroeste, que este último marino conocía por haber navegado de piloto en las expediciones de 1775 y 1779 al mando de Juan Francisco de la Bodega y Quadra. De ahí que recomendase la bahía de Bucareli para hacer gran acopio de pieles de nutrias, castores y lobos marinos, recolección que podía extenderse, asimismo, al litoral desde San Diego al citado puerto de Bucareli. Una vez llegadas las naves españolas a estos parajes, se construirían unas barracas, debidamente protegidas con pedreros y fosos, y se iniciarían las relaciones con los indios para adquirir las pieles. La dulzura y la afabilidad presidirían el encuentro, vigilando con toda rectitud el comportamiento de las tripulaciones, formada comúnmente

> de una gente despreciable, falta de toda reflexión, que hace y comete mil tropelías y desacatos a no ser contenidas con una rigurosa disciplina [28].

Carvajal destacó la envidiable situación de los dominios de Carlos III —y en particular, de las islas Filipinas— para realizar este comercio con grandes ventajas. Éstas podían aportar colonos para seguir poblando de presidios la costas americanas al norte de San Francisco. Reos, gente vaga y desocupada y prostitutas, que al igual que lo practicado por los portugueses y los ingleses, fomentasen colonias distantes, escasas en población. Las expediciones podrían organizarse y partir del puerto de Lampón, pequeña bahía situada al este de Manila, que había sido protagonista de una memoria del conde de Tepa, fiscal de

[27] *Ibidem.*

[28] González de Carvajal a Gálvez, Manila, 20 de junio de 1786, en Archivo General de Indias, Guadalajara, 492.

la Audiencia, fechada en 1762, que copió y remitió junto a su carta [29]. Este puerto se convertiría en el centro comercial de las pieles del noroeste, disfrutando de libertad de derechos. El intendente resumió los principales gastos, fortificaciones, almacenes, sueldos y otras obras necesarias para poder utilizar Lampón, de que seguiría

> el bien del Estado por el aumento de su población, la utilidad de la Compañía por el riquísimo y precioso renglón de la peletería, el fomento de las islas Filipinas, en la parte que tiene en este nuevo plan, el interés de los vasallos..., la sujeción y exterminio de los vagos y viciosos sin gravamen del Estado, bien al contrario, haciéndolos útiles y, por último, la reunión de una multitud de providencias y de operaciones que han de ceder forzosamente en favor de la corona, en gloria de nuestro sabio rey Carlos III y en honor del celoso e ilustrado ministro que las ha de dirigir.

El 28 de septiembre de 1787, el ministro José de Gálvez envió la proposición de González de Carvajal a los directores de la real Compañía de Filipinas para que examinasen el proyecto e informasen sobre el mismo, y el 17 de julio del año siguiente, ante la falta de respuesta, les volvió a demandar su parecer. Finalmente, Vicente Rodríguez de Rojas y Manuel Francisco de Joarizti informaron al ministro Antonio Valdés que:

> el enviar embarcaciones desde San Blas a recorrer la costa para comprar pieles a cambio de dinero o efectos es dispendioso, arriesgado y de muy dudoso éxito por la suma escasez de pieles, falta de disposición en los naturales y de sujetos establecidos en aquellos parajes capaces de dirigir las operaciones de pesca, compra, remesa, etcétera... [30].

Esta decisión la habían tomado tras pedir noticias exactas a varios sujetos de México y Veracruz con conocimientos de las costas de California por haber residido en ellas, si bien no se especifican sus nom-

[29] Informe del conde de Tepa, Manila, 13 de septiembre de 1762, en Archivo General de Indias, Guadalajara, 492.

[30] Carta de Rodríguez de Rojas y Joaritzi a Valdés, Madrid, 13 de agosto de 1788, en Archivo General de Indias, Guadalajara, 492.

bres. Es curioso que al mismo tiempo que se presenta esta negativa en la corte, Basadre estuviese concluyendo en Cantón el primer viaje comercial de pieles de California. Quizás por esta razón, la Compañía de Filipinas siguió debatiendo su participación en este comercio e incluso su Junta de Gobierno aprobó el 17 de diciembre de 1790 una proposición del marqués de Yranda para levantar establecimientos provisionales en las costas del noroeste de América septentrional [31].

El tercer proyecto ilustrado sobre el Pacífico

El tercer proyecto ilustrado para comercializar las pieles del noroeste fue firmado por el alférez de navío Esteban José Martínez, gran conocedor de la navegación por el Pacífico norte, pues no en balde había comandado la expedición de 1788 a Alaska —en el transcurso de la cual había visitado varios establecimientos peleteros rusos— y fue el encargado de ocupar el puerto de Santa Cruz de Nutka en 1789, donde encontró varios navíos aplicados en la recogida de pieles de nutria Las conversaciones con los capitanes de los mismos le impulsaron a redactar una serie de reglas para el establecimiento de un comercio exclusivo de pieles con China a través de una compañía que se crearía en México, la cual gozaría de 50 años de franquía. El proyecto, firmado el 24 de julio de 1789, fue enviado al virrey Manuel Antonio Flórez, quien lo desestimó. Un año después, el nuevo virrey, conde de Revillagigedo, lo rescató del olvido, ya que las noticias de Manila sobre el precio del azogue chino y los grandes beneficios que se podían conseguir con su comercio lo hacían acreedor del asenso virreinal,

> aunque la planta pide variación y diferencia en mucha parte, de cuya hipótesis no trato por ahora [32].

[31] La Junta pidió a Carlos IV que, si fuese de su real agrado el proyecto, diese orden al virrey de Nueva España en el próximo correo para que auxiliara eficazmente a los comisionados que fuesen nombrados para poner en práctica el proyecto.

[32] Revillagigedo a Valdés, México, 10 de enero de 1790, en Archivo General de Indias, México.

Rusia sería el ejemplo a seguir, fundándose una compañía de comercio con la exclusividad en el negocio peletero. Varios serían los puntos a determinar, pero principalmente los puertos de recalada de los barcos. Revillagigedo no quiso perjudicar al galeón de Manila con la nueva ruta comercial, y así preconizó una alianza de intereses de los consulados de México y Manila:

> En este caso, el de aquí cuidaría de los progresos de ocupaciones de la costa, haciendo al propio tiempo el acopio de toda clase de peletería, y el de Manila recogería las que hallasen prontas al hacer su escala en Monterrey o más arriba, las traería a Acapulco, dejaría los quintales de azogue comprados en Cantón a los chinos con el valor de las vendidas en años anteriores y haría progresivas las ganancias, surtiendo, al mismo tiempo, aquellas costas de una infinidad de renglones que compran en Manila a armenios y otros asiáticos o envían a comprar a la costa [33].

Esteban José Martínez propuso al virrey la creación de una compañía para comercializar las pieles del noroeste de América en Cantón durante cincuenta años a cambio de la erección de cuatro presidios de cien hombres y dieciséis misiones en los puntos más convenientes de la costa, que llevaría el nombre de Nueva Cantabria. Para establecer este comercio serían necesarias doce balandras veloces, de sesenta pies de quilla, seis de ellas para evitar la llegada de otras naves extranjeras a recoger pieles y otras seis para conducir las partidas desde Norteamérica hasta Cantón. La Compañía tendría también derecho a comprar las pieles de ambas Californias, si bien abonando a los misioneros franciscanos y dominicos su importe fijado en un arancel aprobado el año 1786 con motivo de la visita de Vicente Basadre. Las pieles californianas serían reunidas en Monterrey, donde un apoderado de las diversas misiones se encargaría de recibir de la Compañía el precio de venta correspondiente.

Tras remitir al Virrey anualmente una relación del número de pieles reunidas, la Compañía las conduciría a Cantón para venderlas, adquiriendo parte de las ganancias en ropas necesarias para vestir a los indios, a los soldados de los presidios y a los oficiales y marineros de

[33] *Ibidem.*

los barcos, y el resto en plata. El comercio peletero sería exclusivamente ejercido por esta Compañía, perdiendo sus pieles y ganancias —obtenidas por la venta de las mismas— cualquier marinero, oficial o particular que incurriese en contrabando. Tras la aprobación del proyecto, se construirían con toda rapidez las balandras proyectadas, unas en San Blas y otras en Nutka, trayendo desde Europa las herramientas, el hierro y los operarios necesarios. El gran valor alcanzado por las maderas en Cantón sería aprovechado por la Compañía para conducir hasta aquel puerto palos de arboladura, masteleros y ligazones, introduciendo así una nueva oferta en sus viajes. Los pilotos y oficiales de San Blas podrían ser contratados en las navegaciones —como prácticos que eran en los mares del noroeste y del Pacífico—, pero a cambio, la Compañía conduciría pilotos a aquel departamento en su puesto, y los servicios llevados a cabo durante su permanencia en el comercio peletero no les servirían de méritos para demandar ascensos.

Los efectos y géneros que se comprasen en México —como lanas, lienzos, cacao, azúcar, canela, chocolate y panocha— gozarían de franquicia de derechos durante los cincuenta años que durase la Compañía, la cual se comprometía a adquirir el resto de sus víveres en los puertos de San Francisco y Monterrey —donde abunda el ganado, el trigo, la harina, los fríjoles, el maíz, la manteca, las verduras, el sebo y cuantos efectos necesitaran— evitando por cualquier motivo el cargar los citados productos en San Blas. Los barcos de la Compañía podrían, sin embargo, hacer escala en las islas de Sandwich para proveerse de gallinas, puercos, papas, plátanos y otras frutas, y, contándose con fondos suficientes, se erigiría un presidio y una misión en las referidas islas, manteniéndose uno y otro a expensas de la Compañía

> para cortar de esta suerte a las naciones extranjeras el comercio que tienen con aquellos indios isleños y para que resuene en aquel país la voz del Evangelio [34].

Los comandantes de los distintos presidios estarían a las órdenes del Virrey, estimularían la colonización de sus respectivos territorios,

[34] Carta de Martínez al virrey Flores, San Lorenzo de Nutka, 24 de julio de 1789, en Archivo General de Indias, México, 1.530.

introduciendo cultivos beneficiosos para su desarrollo, y, tras los cincuenta años de monopolio, la Compañía entregaría los presidios y las misiones al rey. En cuanto al proyecto de cambiar pieles de nutria por azogue en Cantón, lo califica de inútil, «pues estoy bien informado —asegura Martínez— de los mismos extranjeros que con frecuencia han estado en Cantón, que no lo hay en aquel país». El proyecto que ahora se presenta sería similar al establecido por Catalina II de Rusia en 1768 con resultados tan brillantes como los numerosos establecimientos levantados en las islas y litoral del noroeste sin gasto del gobierno ruso, y tendría su continuidad en la compañía formada en Inglaterra con el nombre de Comercio Libre de Londres, a quien pertenecían las embarcaciones requisadas por el propio Martínez en Nutka el año 1789 y que dio origen a la famosa «Nootka Sound Controversy».

El proyecto de Martínez fue enviado al conde de Floridablanca a principios de 1791, pero la corte esperó nuevas noticias del virrey sobre las gestiones que prometió iniciar con los consulados de México y Manila. Los acuerdos diplomáticos generados por la controversia de Nutka darían al traste con los proyectos españoles de ocupación, ya que por un convenio firmado el 11 de enero de 1794, España e Inglaterra se comprometieron a no levantar ningún establecimiento en las costas del noroeste e impedir el asentamiento de otros terceros.

No obstante, siguieron apareciendo distintas peticiones para que España no abandonase el tráfico peletero. La más importante fue firmada por Alejandro Malaspina, quien escribió al Consulado de México una carta invitándole a participar en el citado tráfico. Calculó los gastos de una expedición anual en 17.200 pesos, y las ventas en 25.000 pesos, lo que daría unas ganancias de 7.800 pesos. Los barcos peleteros serían aprontados en Filipinas, navegando en el mes de noviembre por la derrota del sur de Mindanao hasta alcanzar Nutka o las inmediaciones de la ría de Cook y del Príncipe Guillermo hacia el mes de abril, iniciándose seguidamente la colección de pieles hasta finales de agosto. Entonces, los barcos pondrían rumbo al puerto de Monterrey, donde se proveerían de víveres, conchas, cobre, ropas y otros efectos necesarios, y se dirigirían directamente a Manila, salvo en el caso de que tuviesen órdenes de invernar en California y realizar un segundo acopio de pieles durante la primavera y verano del siguiente año.

Malaspina enumeró varias consideraciones de gran interés para el establecimiento de este comercio: que el comercio peletero era limita-

do, que era preferible recorrer las costas del noroeste antes que dirigirse a un punto determinado, que eran preferible los barcos de poco calado para navegar con más facilidad por el accidentado litoral y ser las pieles una mercancía de poco volumen, que era inútil y peligroso el invernar al norte de Nutka, que las mejores pieles de nutria se encontraban por encima de los 50 grados, que los puertos eran buenos hasta la entrada de Fuca y escasos y malos al sur de la citada entrada, y que la más estricta disciplina se debería seguir en los navíos para evitar el enfrentamiento con los indios [35].

En el diario publicado de la expedición Malaspina, el comercio de nutrias ocupa una buena parte del «Examen político de las costas del noroeste de la América». De nuevo se volvió a insistir en las ventajas de los dominios del monarca español para establecer el citado comercio:

> que nuestros viajes desde Acapulco y San Blas son igualmente breves y seguros de ida y vuelta en todo el año, que los puertos de Monterrey y San Francisco, a donde nuestro navegante haya todos los auxilios, así para su seguridad, subsistencia y recreo, como para la continuación de sus operaciones mercantiles, pueden muy bien considerarse un distrito de la misma costa del noroeste; finalmente, que el puerto de Manila, mediante sus conexiones mercantiles con la Nueva España y con la China, liga de tal modo sus navegaciones para la costa del noroeste, que pueden considerar casi libres de fletes los efectos que componen este cambio, cuando los buques extranjeros sobre ellos solos deben recargar todos los gastos de un viaje peligroso y dilatado.

A pesar de estos informes y proyectos, las autoridades españolas no se decidieron por una regulación efectiva del comercio de pieles, aunque los cambios de nutrias por azogue chino siguieron hasta finales de siglo. Los barcos extranjeros, principalmente ingleses y norteamericanos, aumentaron su presencia en las aguas del noroeste y pronto se acercaron a los presidios españoles de la Alta California para adquirir a los súbditos de Carlos IV sus pieles.

[35] Carta de Malaspina al Consulado de México, en Museo Naval, Madrid, 633, documento 4, ff. 56-62v.

EPÍLOGO

La herencia de Robinson

La historiografía de los descubrimientos ha primado hasta ahora una serie de expediciones y expedicionarios, las cuales han conformado una historia del Pacífico basada en los relatos de viajes y en las singladuras de los barcos europeos por las aguas de la Mar del Sur. Pero lo que resulta menos conocido es la historia literaria de estas expediciones, esto es, la forma en la que llegaron a ser conocidas y utilizadas por sus contemporáneos y las generaciones sucesivas. Esta «herencia de Robinson» entremezcla sin orden ni concierto las descripciones de los usos y costumbres de los pueblos del Pacífico con los sucesos diarios de las navegaciones y, en muchos casos, va evolucionando desde una perspectiva histórica y geográfica hasta una perspectiva antropológica.

Pero lo que no se tiene en cuenta es que los barcos ilustrados arrancaron a los pueblos oceánicos de su estado de equilibrio en el que vivían y los precipitaron en la vorágine de la historia universal. Por tanto, muchos de los diarios del XVIII son testimonios únicos sobre las sociedades del Pacífico. La «herencia de Robinson» es, además de bonitos relatos y materiales para las reconstrucciones históricas de las distintas expediciones, un inmenso documento de inapreciable valor para conocer las sociedades que vivían en los archipiélagos de la Mar del Sur, entre el cielo y la tierra.

No nos engañemos, los viajes de exploración buscaban en último término poseer el mundo. Los sucesivos viajes enviados al Pacífico a partir de 1763 fijaron las dimensiones y el perfil de la tierra. Pero las representaciones que surgieron a partir de los diarios y las relaciones

de los viajes no siempre fueron más reales. A una figura terráquea ordenada, coherente y finita, le sustituyó una multitud de islas y de pueblos que tuvieron en jaque a los filósofos y políticos durante largos años. El Pacífico se reveló tan inmenso como la tierra misma.

El mundo europeo de los grandes barcos que aparecían majestuosos en el horizonte se enfrentó al mundo de las piraguas, de las chozas de ramas y de la lentitud en el tiempo. Y en este enfrentamiento se definieron recíprocamente. En los remotos mares del sur había tantas islas como la imaginación pudiese concebir. Su descubrimiento era una aventura, una novela: pero no todos los personajes podían escribir sus destinos.

Efectivamente, la «herencia de Robinson» contiene un doble interés: es testimonio de los pueblos nativos del Pacífico, a la vez que es el relato de las andanzas de los europeos enviados a descubrir los confines del mundo. Pero la transmisión de esos conocimientos no ha sido nunca satisfactoria: a las dificultades de traducción habría que añadir la censura oficial, e incluso, la validez del propio documento. Pero con estas precauciones, de lo que no hay duda es de la gran influencia de los diarios de la Mar del Sur en el pensamiento europeo de las Luces. La disputa del buen salvaje encontró en Tahití y en otras islas un escenario sin igual. Los isleños conducidos a Europa por Cook o Bougainville fueron paseados por los mejores salones, presentados a los reyes y retratados por los pintores de corte. Las ediciones de diarios se esperaban con ansiedad y las gacetillas adelantaban pequeños relatos que apoyaban o deshacían esta o aquella teoría. El Mar del Sur se convirtió en la confirmación o en la negación del hombre.

Tras leer el diario de Bougainville, Diderot escribió sus impresiones:

> Por lo que puedo juzgar después de una lectura muy superficial, subrayaría yo tres puntos principales: un mejor conocimiento de nuestro viejo domicilio y sus habitantes; más seguridad sobre los mares recorridos por él, sonda en mano, y más corrección en nuestros mapas geográficos.

La «herencia de Robinson», sirvió para que los europeos estudiasen las razas humanas, el estado de la naturaleza y el progreso de las sociedades. Sirva este pequeño texto de Diderot, perteneciente a su *Suplemento al viaje de Bougainville*, para ilustrar esta idea:

Luego dirigiéndose a Bougainville, añadió: Y tú, jefe de los bandoleros que te obedecen, aparta rápidamente tu nave de nuestra orilla: somos inocentes, somos felices y sólo puedes hacerle daño a nuestra felicidad. Seguimos el instinto puro de la naturaleza; y has intentado borrar de nuestras almas su carácter. Aquí todo es de todos; y nos has predicado no sé qué distinción entre lo tuyo y lo mío. Nuestras hijas y nuestras mujeres son comunes para todos; has compartido ese privilegio con nosotros; y has provocado en ellas unas pasiones desconocidas. Se han vuelto locas en tus brazos; te has vuelto brutal entre los suyos. Han empezado a odiarse entre sí; os habéis matado por ellas; y han vuelto a nosotros manchadas de sangre. Somos libres; y he aquí que has metido en nuestra tierra el derecho a nuestra futura esclavitud. No eres ni un dios ni un demonio: ¿Quién eres tú, pues, para convertir a las personas en esclavos? [...] No queremos cambiar lo que tú llamas nuestra ignorancia por tu inútil sabiduría. Todo lo que es para nosotros necesario y bueno ya lo tenemos. ¿Somos dignos del desprecio porque no hemos sabido buscarnos necesidades superfluas? Cuando tenemos hambre, tenemos con qué alimentarnos; cuando tenemos frío, tenemos con qué vestirnos. Has entrado en nuestras cabañas, ¿qué es lo que falta allí, según tu opinión? Sigue buscando hasta donde quieras lo que llamas comodidades de la vida; pero permite a unos seres sensatos que se paren, cuando no habrían de obtener con sus continuos y penosos esfuerzos más que bienes imaginativos...

La «herencia de Robinson» es también la nuestra.

APÉNDICES

CRONOLOGÍA

1492	Cristóbal Colón descubre el continente americano.
1497	Vasco de Gama viaja hasta las Indias.
1519-1522	Primera circunnavegación de la tierra a cargo de la expedición de Magallanes y Elcano: descubrimiento de las Tuamotu y las Marianas.
1528	Saavedra cruza por primera vez el Pacífico desde América: descubrimiento de las Marshall y las Carolinas.
1564-1565	Expedición de Legazpi para ocupar las Filipinas. Urdaneta descubre la ruta del tornaviaje.
1567-1569	Viaje de Mendaña: descubrimiento de Guadalcanal y Wake, más otras islas de las Ellice y las Salomón.
1577-1580	Expedición de Francis Drake al Pacífico.
1586-1588	Viaje de Thomas Cavendish al Pacífico.
1595	Segundo viaje de Mendaña: varios descubrimientos en las Marquesas, las Santa Cruz y las Carolinas.
1605-1606	Expedición de Quirós: descubrimiento de Henderson, Ducie y las islas Rakahanga, además de otras islas de las Tuamotu, Banks, Nuevas Hébridas y Gilbert.
1642	Abel Tasman explora Tasmania y Nueva Zelanda.
1721-1722	Expedición de Jacob Roggeveen: descubrimiento de Pascua.
1728-1729	Vitus Bering explora las costas e islas de Alaska.
1739-1744	Viaje de Anson al Pacífico.
1741	Segundo viaje de Bering a Alaska.
1764-1766	Expedición de Byron.
1766-1768	Viaje de Wallis: varios descubrimientos en las Tuamotu, en las Sociedad –es el primero que desembarca en Tahití– y en las Marshall.
1766-1768	Viaje de Carteret: descubrimiento de la isla Pitcairn y de otras islas en las Tuamotu y las Salomón.

1766-1769	Viaje de Bougainville: varios descubrimientos en las Tuamotu, las Sociedad, las Nuevas Hébridas y las Salomón.
1768-1771	Primer viaje de Cook: descubrimientos en las Tuamotu, en las Sociedad y en las islas Austral.
1772-1775	Segundo viaje de Cook: descubrimientos en las islas Cook, en las Nuevas Hébridas, las Marquesas y Nueva Caledonia.
1776-1780	Tercer viaje de Cook: varios descubrimientos en las islas Cook, las Tonga e islas Australes.
1785-1788	Expedición de La Pérouse: descubrimiento en el archipiélago de las Samoa, la isla Nexker y otras al norte de Hawai.
1789-1795	Expedición de Malaspina y Bustamante.
1791-1795	Expediciones de Vancouver: descubrimiento de las islas The Snares y Chatham, además de cartografiar las costas del noroeste de América.

BIBLIOGRAFÍA

El geógrafo francés, Malte-Braun, dio el nombre de Oceanía al conjunto formado por las islas del Mar del Sur y por la Nueva Holanda en su obra *Géographie des toutes les parties du monde* (1804). Desde entonces, este nombre ha sido utilizado por los estudiosos para designar a las tierras esparcidas a todo lo ancho del océano Pacífico, desde Australia a la isla de Pascua, y desde Hawai hasta Nueva Zelanda. Oceanía forma la quinta parte del mundo, aceptándose dicho término porque el océano es el único lazo de unión entre pueblos tan alejados y diversos. También se utiliza «los mares del Sur», e incluso «los pueblos del Pacífico», pero en cualquier caso, todo esos nombres evocan un inmenso seno marino que contiene una multitud de islas y archipiélagos, cuyo pasado y presente viene interesando cada día más. Sobre las causas de este interés por el Pacífico no es momento de hablar aquí, pero sí de hacer un ensayo bibliográfico donde se señalen los principales estudios publicados sobre el tema o temas desarrollados en las páginas precedentes.

A nadie extrañará que la mayoría de la bibliografía que a continuación se cita esté escrita en inglés y francés, y que, por ejemplo, Carlos Prieto tenga que acudir a la traducción de unos párrafos del profesor Donald D. Brand (del libro *The Pacific Bassin. A historical of the geographical explorations*) para convencer a los lectores de su conocido *El Océano Pacífico: navegantes españoles del siglo XVI*, sobre la impresionante lista de prioridades en los descubrimientos en el Pacífico que deben ser acreditadas a los españoles. El interés de las naciones oceánicas por conocer las tierras y mares que forman el Pacífico ha sido muy notable desde la Segunda Guerra Mundial, mientras que en España y en Hispanoamérica los estudios apenas empiezan a generalizarse, a pesar de existir ciertas individualidades con un balance más que notable de investigaciones sobre el Pacífico. Pero se echa en falta una institución como el Institut Français d'Océanie (1946), que agrupe intereses, relance los estudios y coordine los esfuerzos. Solamente con un apoyo institucional y universitario se puede lograr

un esfuerzo tan notable como el conjunto de trabajos recogidos en el volumen *Contribution française a la connaissance géographique des Mers du Sud* (Burdeos, 1988), o a los trabajos publicados en Inglaterra y los Estados Unidos.

Y eso que el pasado español en el Pacífico lo merece, como lo demuestra el interés de los visitantes al pabellón español de la Exposición mundial de Brisbane (Australia, 1988), los cuales descubrieron la profunda huella hispana en las tierras oceánicas gracias al catálogo dirigido por Carlos Martínez Shaw, *El Pacífico Español, de Magallanes a Malaspina* (Barcelona, 1988), editado inteligentemente en español y en inglés. En el prólogo se habla de la responsabilidad historiográfica española acerca del olvido de la gesta española en el Pacífico, que se explicaría por la paulatina influencia de los países anglosajones en el área, los cuales habrían ganado la batalla en la presentación del Pacífico como su conquista y su zona. Pero también hay que recordar que libros en inglés como los de Brand o Spate han cubierto el vacío que la historiografía española no ha sabido llenar. Más interesante me parece la idea apuntada en el mismo prólogo sobre el eclipse que los estudios hispanoamericanos han podido ejercer sobre los estudios del Pacífico. Ya en 1892, ciertos intelectuales españoles se quejaban de la no existencia de un centenario dedicado al Pacífico, y quisieron cambiar el título de IV Centenario del Descubrimiento de América por el de Descubrimiento del Nuevo Mundo, en el cual se integrasen todos los descubrimientos españoles del siglo XVI.

Los estudiosos del Pacífico cuentan con varios repertorios bibliográficos, pero siempre dedicados a temas específicos, como el de W. K. Beddie, *Bibliography of Captain James Cook* (Sidney, 1970), dedicado a la vida y a la obra del capitán Cook. Su utilidad es muy grande, dada la proliferación de estudios en todo el mundo sobre el célebre explorador y la complejidad de las diferentes ediciones que sobre sus diarios se han hecho. Otro ejemplo de repertorio, en este caso de materiales manuscritos, es la obra de Celsus Kelly *Calendar of Documents Spanish Voyages in the South Pacific from Álvaro de Mendaña to Alejandro Malaspina* (Madrid, 1965), buena introducción para todos los estudiosos que quieran investigar los viajes de descubrimientos españoles. Una sola salvedad, los archivos hispanoamericanos no han sido suficientemente catalogados, por lo que cualquier nueva investigación deberá completar las fuentes, y si además se trata de viajes del siglo XVIII, las pesquisas habrán de ser extendidas a los archivos de Estados Unidos, Australia, Francia, Inglaterra e Italia. Esto es lo que ha hecho Francisco Mellén Blanco en su obra *Manuscritos y documentos españoles para la historia de la isla de Pascua* (Madrid, 1986). En él se recogen, clasifican y transcriben todos los materiales existentes sobre la expedición del capitán Felipe González de Haedo a la isla de Pascua, algunos de ellos de difícil acceso. De este modo se ponen al alcance de los especialistas y se facilita el trabajo. Esta práctica, poco frecuente en nuestros lares, es tradicional en otros

países, como lo demuestra la notable obra de Bolton Glanvill Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti by Emissaries of Spain during the years 1772-1776*, 3 vols., publicados por la excelente Hakluyt Society (ser. II, números 32, 36 y 43, Londres, 1913-1919).

La mejor obra sobre el Pacífico ha sido escrita por O. H. K. Spate. Su título es *The Pacific since Magellan* y está dividida en tres volúmenes. El primero fue publicado en 1979 con el título *The Spanish Lake*; el segundo más recientemente, en 1983: *Monopolists and Freebooters*; y el tercero en 1988: *Paradise Found and Lost*. La trilogía es excelente, pero hay que destacar el esfuerzo de síntesis e interpretación del tercer volumen (Routledge, Londres, 1988). Apoyado en una densa y seleccionada bibliografía, el profesor Spate ha trazado a lo largo de trece capítulos un ameno y completo cuadro de la evolución del Pacífico durante el siglo XVIII, integrando los descubrimientos europeos con las realidades oceánicas y los intereses mercantiles que se escondían detrás de las empresas científicas.

Más numerosos son los estudios dedicados a la exploración del Pacífico por parte de las naciones europeas desde el siglo XVI. Uno de los libros clásicos es el de J. C. Beaglehole: *The Explorarion of the Pacific* (Londres, 1934), que ha gozado de gran fama entre los especialistas. Beaglehole se limita a resumir las principales empresas descubridoras con un estilo ameno y sencillo, terminando su estudio con el tercer viaje de Cook. Por ello, será conveniente citar a continuación el más atractivo libro de David Mackay: *In the wake of Cook. Exploration, Science & Empire, 1780-1801* (Londres, 1985). El objetivo del mismo es exponer la evolución del Pacífico tras finalizar la época de las exploraciones, poniendo de manifiesto los intereses comerciales que primaron en las naciones europeas para seguir mandando barcos al Pacífico. El estudio está basado en un notable conjunto de papeles manuscritos y periódicos, que el autor ha sabido estudiar y analizar, escribiendo un conciso pero revelador libro.

Los tres libros siguientes tienen una característica común: han sido editados en gran formato con gran riqueza de ilustraciones, lo cual es de agradecer dada la maravillosa colección de dibujos que los países europeos tienen sobre los mares del sur. Pero no terminan aquí las coincidencias. Philip Snow y Stefanie Waine son los autores de: *The People from the Horizon. An illustrated history of the Europeans among the South Sea Islanders* (Londres, 1979) que, como su nombre indica, es un estudio de las diferentes migraciones de europeos que han visitado o vivido en las islas del Pacífico, desde los exploradores del XVI y XVIII a los misioneros, plantadores, agentes oficiales, escritores y artistas del XIX y XX. Más próximo a nuestro trabajo es el libro de Bernard Smith: *European Vision and the South Pacific* (New Haven y Londres, 1985), si bien comienza con los viajes de Cook y se centra casi exclusivamente en Australia. No obstante, el trabajo es modélico, ya que rebasa las fuentes históricas y se adentra por

los caminos de la literatura, los panfletos y los dibujos de la época. Pero el estudio más completo e interesante es el de Alan Moorehead: *The Fatal Impact. The Invasion of the South Pacific 1767-1840* (Londres, 1966). Este profesor australiano cuenta la historia de cómo los europeos llegaron a dominar a los pueblos que habitaban las islas del Pacífico, Nueva Zelanda, Tasmania y Australia. Es un excelente complemento a nuestro estudio, aunque muchas de las afirmaciones vertidas en el libro puedan ser objeto de discusión.

Dentro de la línea anterior, será bueno citar otros tres libros significativos que completan la bibliografía actual sobre el Pacífico. *The Farthest Corner. New Zealand, A Twice Discovered Land* (Auckland, 1988), obra de Harry Morton & Carol Morton Johnston, es un estudio regional que trata de evaluar el paso de las diferentes expediciones que surcaron el Pacífico desde el siglo XVI sobre un área determinada. El libro de Ian Cameron: *Lost Paradise. The Exploration of the Pacific* (Salem, 1987) es el más moderno estudio sobre el descubrimiento del Pacífico, con la novedad de presentar los viajes por países, como queriendo buscar una línea maestra en los comportamientos de cada nación. El intento es válido, aunque se quede sólo en eso. Por último, existe un libro de Derek Wilson que merece comentario aparte. Se trata del último estudio sobre los viajes de circunnavegación, los cuales contribuyeron decisivamente al descubrimiento del Pacífico. Su título no podía ser más original: *The Circumnavigators* (Londres, 1989), como tampoco su contenido. El lector quizás podrá acudir al más asequible de Jacques Brosse: *La vuelta al mundo de los exploradores. Los grandes viajes marítimos, 1764-1843* (Barcelona, 1985).

Más individualizadas las expediciones, existe un estudio modélico sobre la empresa del francés La Pérouse. Su autora es Catherine Gaziello: *L'Expédition de La Pérouse 1785-1788. Réplique française aux voyages de Cook* (París, 1984), y en ella se muestra los entresijos políticos, diplomáticos y materiales necesarios para poner en el agua una expedición. En cuanto al desarrollo de los viajes, es recomendable el estudio de Lynne Withey: *Voyages of Discovery. Captain Cook and the Exploration of the Pacific* (Berkeley y Los Ángeles, 1989). En él se demuestra que lo tantas veces tratado puede ser de nuevo reescrito y llegar a ser ameno. Por último, sería incompleta esta sección sin citar una biografía. Esta fue escrita por Patrick O'Brian: *Joseph Banks: A Life* (Londres, 1988) y en ella se muestra la triple faceta de este científico, explorador y escritor que siempre estuvo preocupado por los problemas del Pacífico.

La historiografía española y francesa cuenta con varios volúmenes colectivos, que, si bien impiden un comentario pormenorizado, pueden servir perfectamente para los fines que intenta cumplir este ensayo bibliográfico. Por ello, remito al lector interesado a estos seis libros: *L'importance de l'exploration maritime au siècle des lumières. A propos du voyage de Bougainville* (París, 1982); *Grands voyages de découverte du XVII siècle à nos jours* (Jonzac, 1988); *Les Français et l'Aus-*

tralie. Voyages de découvertes et missions scientifiques de 1756 à nos jours (Nanterre, 1989); *Estudios sobre Filipinas y las islas del Pacífico* (Madrid, 1989); Actas del *I Simposium Internacional. El Extremo Oriente Ibérico* (Madrid, 1990); y *España y el Pacífico. III Jornadas sobre Filipinas e islas del Pacífico* (Madrid, 1990). En ellos podrá encontrar el lector importantes trabajos de los principales especialistas españoles y franceses sobre el Pacífico.

Por último, quisiera terminar estas líneas con la obra que quizás debería haber comenzado este breve ensayo. Se trata del libro de Douglas L. OLiver: *Oceania. The Native Cultures of Australia and the Pacific Islands*, 2 vols. (Honolulu, 1989), un exhaustivo y ameno estudio de las culturas del Pacífico, que se hará imprescindible para todos los que quieran acercarse al conocimiento de esta disciplina histórica.

ÍNDICE ONOMÁSTICO

Abraham, Mateo, 192.
Adams, John, 243.
Adamson (capitán), 266.
Agelet, J. Lepante d', 207.
Agote, Manuel, 271.
Aguera, Francisco, 195.
Aguilar (piloto), 55.
Alarcón, Hernando de, 52, 53.
Álava, José Manuel de, 267.
Alburquerque, Alfonso de, 29.
Alcalá Galiano, Dionisio, 202, 224, 231, 234.
Alcazaba, Simón de, 49.
Alder, William, 265.
Alejandro VI, papa, 29.
Alembert, Jean le Rond d', 98.
Almagro, Diego de, 27.
Almeida, Francisco de, 29.
Almendrales (padre), 83.
Almodóvar (marqués), 191, 262.
Alvarado, Fernando de, 39.
Alvarado, Pedro de, 27, 39.
Alzate, Antonio, 234.
Alzola, Tomás de, 83.
Amat y Junyent, Manuel de, 194, 197.
Amich, fray José, 197.
Andagoya, Pascual de, 26.
Anderson, 181.
Andía y Varela, José, 197.
Anson, George, 102, 115, 116, 118, 119, 120, 121, 124, 192.
Antón, Juan de, 80.
Añino, Francisco de Paula, 225.
Aoturu, 145.
Arellano, Alonso de, 41-42.
Aristóteles, 19.
Arteaga, Ignacio, 200.
Ascensión, fray Antonio de la, 55.
Atouhaa, 158, 160.
Auribeau, A. Hesmivy d', 220, 221.
Ayala, Juan Manuel de, 254.
Baber, sultán de Ternate, 81.
Baker, James, 265.
Banks, Joseph, 99, 155, 157, 159, 160, 165, 168, 207, 224, 239.
Barber, Henry, 266.
Baré, Jeane, 150.
Barkley, Charles, 263, 265.
Barreto, Isabel de, 45, 46, 47.
Basadre y Vega, Vicente, 263, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 276, 277.
Basco y Pascual, Pedro, 251.
Basco y Vargas, 252.
Basov, Emelian, 112.
Bass, 170.
Bauzá, Felipe, 224, 225, 227, 235.
Bayly, William, 167, 179, 180.
Beautemps-Beaupré, Charles François, 218, 219.
Becerra, Diego, 51.
Becerra, Francisco, 26.
Behrens, 106.
Bellin, J.N., 257.
Berdum, 226.
Bering, Vitus, 109, 110, 111, 153, 191.
Berlanga, fray Tomás de, 27.
Bermúdez, José, 251.
Bernal Cermaño, Pedro, 47.

Bernal de Piñadero, Bernardo, 56.
Bernizet, 207.
Bertrand (abate), 217, 218.
Billings, Joseph, 179, 263, 264.
Blavier, 217, 218.
Bligh, William, 239, 240, 241, 242, 243.
Bodega y Quadra, Juan Francisco de la, 199, 200, 201, 202, 239, 255, 264, 274.
Bonaechea, Domingo, 171, 197, 198.
Bonamó, fray Juan, 197.
Borah, Woodrow, 65, 66.
Boscawen, Edward, 155.
Bougainville, Louis-Antoine de, 99, 100, 102, 103, 104, 115, 116, 117, 118, 123, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 168, 170, 176, 197, 206, 282, 283.
Bouvet (capitán), 258.
Brambila, Fernando, 226, 235.
Brand, Donald D., 90.
Brizuela, Manuel, 192.
Broughton, William, 238, 265.
Brouwer, Enrique, 88.
Brown, William, 242, 265, 266.
Buache, Philippe, 94.
Bucarely, fray Antonio, 191.
Buchan, Alex, 160.
Buffon (conde), 94, 139.
Burkitt, Thomas, 242, 243.
Burney, 181.
Burriel, Miguel, 191.
Bustamante, Hernando de, 37.
Bustamante y Guerra, José, 222, 224, 230.
Bustillo, José de, 195.
Byrne, Michael, 242, 243.
Byron, John, 99, 102, 103, 104, 115, 116, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 138, 156, 190.
Cabarrús, Francisco, 247.
Cabeza de Vaca, Álvar Núñez, 52.
Cabot, Sebastián, 37, 77.
Cabrillo, Juan Rodríguez, 53, 55.
Calderón Enríquez, Pedro, 246.
Camargo, Alfonso de, 51.
Canerio (o Caverio), Nicolay, 22.
Cañete (marqués), 45.
Cárdenas, Luis de, 38.
Cardero, José, 226, 232.
Careri, Gemelli, 69.
Carlos I, emperador de España y V de Alemania, 27, 35, 51.
Carlos III, rey de España, 90, 114, 138, 139, 190, 191, 193, 195, 222, 223, 247, 251, 254, 269, 274, 275.
Carlos IV, rey de España, 223, 227, 237, 280.
Carpenter, Pedro, 103.
Carrillo y Alderete, Martín, 73.
Cartagena, Juan de, 31.
Carteret, Philip, 104, 115, 116, 117, 118, 128, 129, 130, 133, 134, 135, 136, 137, 149, 150, 151, 243.
Casas, Francisco de las, 28.
Casens, Juan de, 255.
Castañeda, Juan de, 26.
Castro, Beltrán de, 84.
Castro, Fernando de, 47.
Castro, García de, 44.
Catalina II, zarina de Rusia, 279.
Cavendish, Tomás, 53, 71, 82, 83, 84, 102.
Cerralvo (marqués), 73.
Clarke, Charles Edward, 177.
Clemente y Miró, Francisco, 193.
Clerke, Charles, 156, 168, 179, 182, 190.
Clerke, Richard, 168.
Clonard (capitán), 214.
Clota, Jerónimo, 197.
Colbert, Jean-Baptiste, 97.
Coleman, Joseph, 242, 243.
Coles, William, 266.
Colnett, James, 263, 264, 272.
Cólon, Cristóbal, 21, 23.
Colón, Diego, 18.
Collignon, Jean Nicolas, 207.
Commerson, Joseph Philibert, 139, 141, 150.
Cook, James, 88, 95, 99, 102, 115, 116, 118, 151, 153-191, 196, 197, 198, 201, 205, 207, 209, 215, 216, 222, 226, 227, 233, 238-242, 268, 273, 282.
Cooligde, R.D., 265.
Cordes, Simón de, 85.
Córdoba, José de, 256.
Correa, Manuel, 251.
Cortés, Francisco, 50.

Cortés, Hernán, 26, 27, 28, 37, 38, 39, 51, 52, 59, 60, 66.
Cowley, 102, 122.
Coxon, John, 88.
Grates de Malos, 19.
Cremona, Gerardo de, 20.
Croix (marqués), 192.
Croix, Teodoro de, 250.
Crowell, Samuel, 264, 265.
Chambers, 98.
Chanal, Prosper, 216.
Chaunu, Pierre, 61, 73.
Chesnard de la Giraudais, 139.
Chester, John, 79.
Chicherin, Denis I., 113.
Chirikov, Aleksei I., 109, 110, 111.
Choiseul (duque), 138, 206.
Choquet, Diego, 254.
Christian, Fletcher, 241, 242, 243.
Churchill, Charles, 242.
Dagelet, 208, 211, 212.
Dalrymple, Alexander, 95, 133, 155, 224.
Dampier, William, 91, 92, 103, 136.
Davis, Edward, 194.
Davis, John, 84, 88, 138.
De Brosses, Charles, 94, 133.
Defoe, Daniel, 91.
Delgado, Jerónimo, 225.
Delisle, G., 232.
Deschamps, 217.
Díaz de Solís, Juan, 24, 28, 29.
Diderot, Denis, 98, 282.
Dillon, Arthur, 220.
Domínguez, José, 192.
Domonte, Antonio, 194.
Doughty, Thomas, 79.
Douglas, William, 264.
Dourado, Vaz, 79.
Drake, Francis, 50, 53, 64, 71, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 84, 102, 103, 104, 116, 154, 179.
Du Bouchage, 151.
Duclos-Guyot, Pierre Nicolás, 138, 139.
Duché de Vancy (pintor), 207, 209.
Dufresne (naturalista), 207, 211.
Edels, Juan de, 103.
Egede, Hans, 99.
Egmont (conde), 130.
Elagin, I.F., 111.
Elcano, Juan Sebastián, 26, 34, 35, 36, 37, 41.
Eliza, Francisco de, 201, 202.
Ellison, Thomas, 242, 243.
Ely (dibujante), 217, 218.
Emparán, José de, 251.
Enrique VIII, rey de Inglaterra, 77.
Enríquez de Almansa, Martín, 77, 81.
Entrecasteaux, A.R.J. de Bruni, caballero de, 100, 206, 215, 217, 218, 219, 220, 221.
Eratóstenes, 18.
Espinosa, Gaspar de, 26.
Espinosa, José de, 225, 232, 235.
Espinosa, Juan Domínguez de, 59.
Esquemeling, John, 91.
Esquerra, Manuel, 225.
Estorgo Gallegos, Francisco Javier, 254.
Estrabón, 19.
Evreinov, Ivan, 109.
Fages, Pedro, 211, 268.
Faleiro, Ruy, 29.
Fedorov, Ivan, 110.
Felipe II, rey de España, 41, 50, 79.
Felipe III, rey de España, 74.
Fenton, Edward, 82.
Fernández, Juan, 51.
Fernández Enciso, Martín, 21.
Ferrer, Bartolomé, 53.
Ferrer Maldonado, 233.
Feuillée, 92.
Fidalgo, Salvador, 201.
Finu, 182.
Fleurieu, Claret de, 206, 207, 208, 215, 217.
Flores (piloto), 55.
Flores, Francisco, 232.
Flores, Pedro, 192.
Flores Moreno, Francisco, 224.
Flórez, Miguel Antonio, 276.
Fol, Jean, 209.
Forster, Johann Georg, 167.
Forster, Johann Reinhold, 167, 168, 176.
Francisco Javier, san, 41.
Fresner, Marion du, 168, 180.
Frézier, 93, 227.
Fuentes, Julián de, 271.
Fuentes, Pedro, 38.
Fuentidueña, Juan Bernardo de, 47.

Furneaux, Tobías, 132, 167, 170, 174, 179.
Gaetano, Juan, 103.
Gali, Francisco, 54.
Galvao, Antonio de, 39.
Gálvez, Bernardo de, 263, 268.
Gálvez, José de, 192, 198, 199, 250, 262, 272, 275.
Gálvez, Matías de, 267.
Gallego, Hernán, 44, 45.
Gama, Vasco de, 23.
García, fray José, 192.
Garcilaso de la Vega (el Inca), 64.
Garretón, Juan Antonio, 192.
Gayangos, Tomás, 197, 198.
Gibbson, Samuel, 163.
Gil y Lemus, Francisco, 230.
Godoy, Manuel, 223.
Gómez, Esteban, 31.
Gómez de Espinosa, Gonzalo, 31, 37, 40.
Gonneville, Paulmier de, 103.
González, Juan, 254.
González, Narciso, 197.
González, Pedro María, 225.
González Dávila, Gil, 25.
González de Carvajal, Ciriaco, 263, 270, 272, 273, 274, 275.
González de Guinal, 255.
González de Haedo, Felipe, 193, 194.
Gordon (capitán), 266.
Gore, John, 156, 158, 168, 181, 190.
Grammont, José, 270.
Gray, Robert, 264.
Green, Charles, 155, 157, 160, 162.
Grenville, Richard, 78.
Grijalva, Hernando, 39, 51, 59, 103.
Guevara, Santiago de, 27.
Guingua, 271.
Guío, José, 224, 226.
Gutiérrez, José, 226.
Gutiérrez de la Concha, Juan, 224.
Gvozdev, Mikhail, 110.
Hadley, John, 101.
Haenke, Tadeo, 225, 229-237.
Hakluyt, Richard, 82.
Hanna, James, 263, 273.
Hatton, Christopher, 80.
Hawkins, John, 77, 84.
Hawkins, Richard, 84.
Hecateo de Mileto, 18.
Heceta, Bruno de, 200.
Heceta, Hemeterio, 195.
Hens, Jacob, 110.
Herckmans, Elías, 88.
Herman, Enrique, 251.
Hernández, Tomé, 82.
Herrería (vizconde), 191.
Hervé, Juan, 195, 197.
Heywood, Peter, 242, 243.
Hicks, Zachary, 162.
Higueras, Dolores, 237.
Hillbrant, Henry, 242.
Hodges, William, 167.
Houxy (capitán), 258.
Howe (lord), 132.
Humboldt, Alejandro de, 89.
Hurtado, Bartolomé, 25.
Hurtado, Joaquín, 224.
Hurtado de Mendoza, Diego, 51, 103.
Hurtado de Mendoza, García, 50.
Inciarte, Juan, 225.
Infernet, Louis, 216.
Ingraham, Joseph, 264, 265.
Íñiguez de Zarquizano, Martín, 37.
Isabel I, reina de Inglaterra, 78, 79.
Isla, Juan de la, 43.
Iturbe, Juan de, 56.
Iturriaga, Martín Antonio de, 227.
Izmailov, Gerasim A., 113.
Joarizti, Manuel Francisco de, 275.
Jorge III, rey de Inglaterra, 121, 123.
Kaboroff (teniente), 213.
Kasloff-Ougrenin (gobernador), 213.
Kendrick, John, 264, 266.
Kerguelen, Yves Joseph de, 168, 180, 206.
Kermadec, Huon de, 217, 220.
King, James, 268.
Koah, 189.
Krenitsyn, Petr K., 113-114.
La Billardiére, J.J. Houton de, 217, 218, 219.
La Condamine, Charles Maire de, 99.
La Pérouse, Jean-François Galaup de, 99, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 219, 220, 221, 222, 229, 233.
La Roche, Antoine de, 209.
Laborde-Marchainville, 209.

Ladrillero, Juan de, 50.
Lahaie, 217.
Laiquen, Diego, 192.
Lalande, Joseph, Jérôme, 224.
Lamartinière (naturalista), 207, 208, 211.
Lángara, Cayetano de, 195, 197, 198.
Lángara, Juan de, 255, 256, 257, 258, 259, 260.
Langle, Paul Antoine Marie Fleuriot de, 207, 209, 210, 211, 214.
Lasuén, Fermín Francisco de, 268, 270.
Lebedev-Lastochkin, Pavel, S., 112.
Ledyard, John, 268.
Leibnitz, Gottfried, 109.
Lemaire, Jacob, 51, 93, 102, 103, 105.
Lemos, Bernardo Alexis de, 211.
Levashev, 114.
L'Hermite, Jacques, 87, 102.
Lindo, Francisco, 226.
Linneo (Karl von Linné), 98, 156, 168.
Lisboa, Juan de, 27.
Lisde de la Croyère, Louis de, 111.
Loaísa, García Jofre de, 27, 35, 37, 38, 41, 49, 51, 84.
López, Esteban, 55.
López de Gómara, Francisco, 24.
López de Haro, Gonzalo, 200, 271.
López de Legazpi, Miguel, 41, 43, 67, 71.
López de Villalobos, Ruy, 39, 40, 41.
Loreto (marqués), 227.
Lozier-Bouvet, 93, 94.
Lucenilla, Francisco de, 56.
Luis XIV, rey de Francia, 98, 205.
Luis XV, rey de Francia, 137, 138.
Luis XVI, rey de Francia, 206, 207.
Macías, José, 251.
Machado, Francisco, 193.
Magallanes, Fernando de, 13, 21, 26, 29, 30-34, 37, 49, 67, 79, 84, 102, 103, 116, 216.
Magee, James, 265, 266.
Mahu, Jacob, 85.
Malaspina, Alejandro, 99, 201, 216, 221, 222, 223, 224, 225, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 236, 237, 263, 264, 279, 280.
Mamife, Vicente Laureano, 271.
Mannevillete, Aprés de, 258.
Mansilla, Pedro, 193.
Manuel I, rey de Portugal, 29.
Maqueda, Juan, 230, 236.
Marchand, Etienne, 215, 216, 217, 264.
Marignolli, Juan, 20.
Marín, fray Francisco, 193.
Martin, Isaac, 242.
Martín, Lope, 42.
Martínez, Esteban José, 200, 263, 271, 276, 277, 279.
Masse, Pierre, 216.
Masserano (príncipe), 190, 191.
Masson, Francis, 167.
Matute, Juan Bautista, 202.
Maupertuis, Pierre Louis Moreau de, 94.
Mayer, Tobías, 101.
Mayorga, Martín de, 253.
Mazarredo, José de, 256, 257, 258, 259.
McCoy, William, 242.
McIntosh, Thomas, 242, 243.
Meares, John, 263.
Melgarejo, Francisco, 256.
Mendaña, Álvaro de, 44, 45, 46, 47, 77, 89, 93, 176, 252.
Mendizábal, Ignacio, 256.
Mendoza, Antonio de, 39, 40, 52.
Mendoza, Luis de, 31.
Mendoza, Rodrigo de, 86.
Mendoza y Mindana, Álvaro de, 103.
Menéndez, fray Francisco, 193.
Mesa, José de, 224.
Miatlev, Vasilii A., 113.
Mills, John, 242.
Millward, John, 242, 243.
Molina, Gaspar de, 224.
Molina, fray Martín de, 48.
Molyneux (contramaestre), 156.
Monge, Louis, 207, 208.
Mongès (físico), 207.
Monkhouse, John, 157, 158, 160.
Monneron (ingeniero), 207, 208, 209.
Montalvo, Garci Ordóñez de, 51.
Montcalm (marqués), 138.
Montecorvino, Juan de, 20.
Montesclaros (marqués), 56.
Moone, Thomas, 79.
Moore, Hugh, 265, 266.
Moraleda y Montero, José, 193.
Morales, Gaspar de, 25.
Morrison, James, 242, 243.
Mouat, Patrick, 121.

Mourelle de la Rúa, Francisco A., 237, 251-254, 274.
Moya de Contreras, Pedro, 54.
Muñoz, Juan Bautista, 201, 233.
Muñoz, Tomás, 225.
Murphy, Jacobo, 224, 230.
Muspratt, William, 242, 243.
Napoleón I Bonaparte, emperador de Francia, 208.
Nassau (príncipe), 141.
Née, Luis, 225, 227, 228, 229, 230, 232, 234, 235, 236, 237.
Nelson (botánico), 241.
Nelson, Horacio, 154.
Nicuesa, Diego de, 24.
Niño, Andrés, 25, 27.
Niza, fray Marcos de, 52.
Nodal, Bartolomé, 51.
Nodal, Gonzalo, 51.
Noort, Oliver van, 85, 86, 102.
Norman, Charles, 242, 243.
Novales, Manuel, 224, 231.
Nuitz, Pedro de, 103.
Núñez de Balboa, Vasco, 18, 24, 25, 26, 28, 60.
Obando (gobernador), 69.
Oberea, 131, 132, 161.
Ocampo, Diego, 66.
Oidaidi, 172.
Ojeda, Alonso de, 24.
Olaondo, Alberto de, 195.
Olid, Cristóbal de, 27, 28.
Omai, 172, 179, 181.
Ortega, Francisco, 56.
Ortega, Pedro, 44.
Ortega y Medina, Juan Antonio, 77.
Ortiz de Retes, Íñigo, 40.
Otu, 170, 171, 183, 184.
Oxenham, John, 78.
Pallas, Pedro Simón, 99.
Palliser, Hugh, 154, 155.
Parkinson, 157.
Parry, J.H., 32.
Pastene, Juan Bautista de, 50.
Patiño, José, 246.
Pavlutskii, Dmitrii, 110.
Pedrarias Dávila (Pedro Arias de Ávila), 25, 26, 28.
Pedro I, zar de Rusia, 108, 109.
Pelsaert, 166.
Pérez, Juan, 199, 262, 263.
Pernety, A.J., 138.
Philip (comodoro), 214.
Phips (capitán), 104.
Pierson, 217.
Pigafetta, A., 32.
Pineda y Martín de Olavide, Arcadio, 224.
Pineda y Ramírez, Antonio, 224, 225, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 234, 235, 236.
Pingre, 226.
Pintault (capitán), 258.
Pinzón, Vicente Yáñez, 28.
Piron (dibujante), 217.
Pizarro, Francisco, 25, 26, 27, 39, 49, 59, 60.
Plano Carpino, fray Juan del, 19.
Plenisner, Frederick C., 113.
Polo, Marco, 20, 21,
Pompadour (madame), 139.
Ponce, Hernán, 25.
Pordenone, Odorico de, 20.
Porter y Cassanate, Pedro, 56.
Portolá, Gaspar de, 192.
Pozo, José del, 224, 226, 227.
Praslin (duque), 139.
Pribylov, Gerasim, 113.
Ptolomeo, 21, 22.
Puerto, Francisco del, 28.
Puget, Peter, 266.
Pulaho, 182.
Pulgar, Francisco, 226.
Quesada, 31.
Quimper, Manuel, 201, 202, 272.
Quintal, Matthew, 242.
Quintano, Fernando, 224, 228, 232.
Quiroga, Pedro de, 73.
Quirós, Fernando de, 103, 117, 118, 130, 134, 148, 176, 197, 198.
Quirós, Pedro Fernández de, 45, 46, 47, 48, 89, 93.
Ramírez, Diego, 237.
Ramírez de Arellano, Luis, 256.
Ravenet, Juan Francisco, 226.
Real, fray Julián del, 193.
Receveur (padre), 207, 208, 211, 215.
Revillagigedo (conde), 276, 277.
Rico, Pedro, 229.
Riche, Claude, 217, 218, 219.

Richery, M. de, 211.
Richmon (duque), 190.
Ringrose, Basil, 91.
Ríus, José, 193.
Roberts, Josiah, 266.
Robins, Benjamin, 120.
Roblet, Claude, 216.
Robredo, José, 224, 230.
Rodríguez, Esteban, 43.
Rodríguez, Máximo, 198.
Rodríguez, Nicolás, 83.
Rodríguez Cermeño, Sebastián, 54, 83.
Rodríguez de Arias, Rafael, 224.
Rodríguez de Fonseca, Juan, 25, 30.
Rodríguez de Rojas, Vicente, 275.
Rodríguez Montenegro, José, 251.
Rogers, William, 264.
Rogers, Woodes, 88, 91, 92, 102.
Roggeveen, Jacob, 93, 98, 102, 103, 105, 106, 107, 126, 175.
Rojas, Francisco de, 49.
Rollin (cirujano), 210, 211.
Román, Juan Bautista, 83.
Ronquillo, Gonzalo, 80.
Ronquillo, Juan, 87.
Rossel, 217, 221.
Routier de Romainville, 139.
Rubruck, fray Guillermo de, 19.
Saavedra, Álvaro de, 37, 39, 51, 103.
Sacrobosco, 20.
Salamanca, Secundino, 224, 234.
Salazar, Toribio Alonso de, 37, 103.
Salcedo, Felipe de, 43.
Sales, fray Luis de, 268.
Saltykov, Fedor S., 109.
Salvaresa, José, 224.
Sánchez, José María, 224.
Sánchez, Miguel, 82.
Sánchez, Pedro, 192.
Sánchez Colchero, Alonso, 80, 81.
Sandoval, Gonzalo de, 27, 51.
Sarmiento de Gamboa, Pedro, 44, 50, 82, 84, 89, 103.
Sánchez de Reina (padre), 31.
Saunders, Charles, 132.
Schapenham, Hugo, 87, 102.
Schouten, Wilhelm, 51, 93, 102, 105.
Selkirk, Alexander, 91, 105.
Serrano, Juan, 31.
Severac, Jordano de, 20.
Sharp, Bartholomew, 88.
Shelikov, Grigorii I., 112, 113.
Shepherd, Henry, 265.
Shestakov, Afanasii, 110.
Silva, Juan de, 86.
Silva, Nuño de, 79.
Sindt, Ivan, 113.
Skinner, Richard, 242.
Smith, Alexander, 242, 243.
Soimonov, Fedor I., 113.
Solander, Daniel, 156, 157, 160, 162, 165.
Sotomayor, José de, 193.
Spanberg, Martyn, 110.
Sparrman, Anders, 167, 168.
Spate, Oskar, 89, 90.
Speilbergen, Joris van, 86, 87.
Spilberg, 102.
Spöring, Herman, 156.
Steller, Georg Wilhelm, 111.
Stewart, Alexander, 265.
Stewart, George, 242.
Stradling (capitán), 91.
Summer, John, 242.
Suría, Tomás de, 226, 232.
Tasman, Abel, 103, 105, 146, 164.
Tello, 232, 235.
Tepa (conde), 274.
Thomas, John, 79.
Thompson, Felipe, 251.
Thompson, Mattew, 242.
Tiro, Marino de, 21.
Tirriobu, 189.
Tofiño, Vicente, 225.
Toledo, Francisco de, 45, 78, 84.
Tolstykh, Andreian, 113.
Torquemada, fray Juan de, 55.
Torre, Bernardo de la, 40.
Torres, Francisco, 28.
Toscanelli, Paolo del Pozzo, 21.
Toupia, 164.
Toutaha, 161, 162, 170.
Tova Arredondo, Antonio, 224, 228, 230, 232.
Trapeznikov, Nikita, 112.
Tubú, 182, 252.
Tubarai Tamaidé, 160, 170.
Ugarte, Cosme, 193.
Ulloa, Antonio de, 224.
Ulloa, Francisco de, 50, 52.

Unamuno, Pedro de, 54.
Urdaneta, Andrés de, 15, 53, 67, 68, 71.
Urdaneta, Miguel de, 41, 42, 43.
Urville, Dumont d', 99.
Vaca de Castro, Cristóbal, 50.
Váez de Torres, Luis, 47, 48.
Valdés, Cayetano, 202, 224, 231, 234.
Valdés y Bazán, Antonio, 222, 224, 228, 232, 275.
Valdivia, Pedro de, 27, 49, 50.
Valladolid, Alonso de, 83.
Valle (marqués), 60.
Vancouver, George, 99, 100, 168, 179, 202, 238, 239, 264, 265, 266.
Vargas, fray Ignacio, 193.
Varela, 226.
Vaujuas (teniente), 208, 211.
Vázquez, José, 252.
Vázquez de Coronado, Francisco, 52.
Velasco, Luis de, 41.
Venegas, Miguel, 191.
Ventenat, Louis, 217, 218.
Vera (gobernador), 83.
Vernaci, Juan, 224, 230, 231, 234.
Veron (astrónomo), 150, 151.
Vespucio, Américo, 22, 24.
Viana, Francisco Javier, 224.
Viana, Francisco Leandro de, 246.
Viane (capitán), 103.
Vicuña, Juan, 192.
Villar y Saravia, Antonio de, 251.
Villavicencio, Felipe, 256.
Vivès, F., 139.
Vizcaíno, Sebastián, 54, 55, 56, 70, 71, 84, 87, 89.
Vuna, 237.
Wafer, Lionel, 91.
Waldseemüller, Martín, 23.
Wales, William, 167.
Walker, John, 154.
Wallis, Samuel, 102, 103, 104, 115, 116, 117, 128, 129, 130, 131, 132, 137, 143, 155, 156, 158, 159, 161, 197.
Waxell, Sven, 111.
Webb, Clement, 163.
Webber, John, 179, 187.
Wegener, Alfred, 12.
Willemsz, Pieter, 86.
Williams, John, 242.
Witsen, Nicholas, 109.
Witt, Guillermo de, 103.
Wittert, Francois de, 86.
Winter, John, 79, 80.
Wolfe, James, 155.
Ximénez, Fortún, 52.
Young, Edward, 242.
Yranda (marqués), 276.
Yuste, Carmen, 248.
Zaikov, Potap, 113.
Zárate, Francisco de, 80.
Zayas, Juan de, 202.
Zeachen, 103.

ÍNDICE TOPONÍMICO

Abisinia, 99.
Acambaro, 232.
Acapulco, 15, 43, 47, 54, 57, 58, 59, 60, 63, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 81, 82, 84, 86, 87, 120, 191, 226, 231, 232, 233, 234, 247, 248, 249, 250, 254, 255, 268, 277, 280.
Adelaida, 166.
Afognak (isla), 112.
África, 19, 86, 94.
Aimio (isla), 184.
Aiurua, 197.
Akiaki (isla), 142.
Alaska, 98, 108, 110, 111, 112, 188, 191, 206, 210, 211, 215, 261, 263, 264, 271, 276.
Albi, 207.
Alemania, 97.
Aleutianas (archipiélago), 107, 111, 113, 114, 188, 189, 191, 261.
Alimán, 51.
Almirantazgo (islas), 39.
Alta California, 69, 70, 78, 82, 84, 114, 193, 206, 211, 239, 254, 270, 273, 280.
Amargura (isla), 252.
Amat (isla), 197.
Amboina, 41, 219.
América, 11, 12, 13, 15, 17, 21, 23, 28, 36, 47, 53, 57, 61, 73, 77, 89, 94, 105, 109, 111, 113, 115, 116, 118, 127, 140, 171, 178, 180, 182, 183, 199, 203, 206, 222, 223, 231, 245, 261, 262, 264, 269, 272, 273, 276, 277.
América del Sur, 82.
Amigas (islas), 214, 220, 237, 241.
Amistad (islas), 172, 176, 182, 183, 215, 217.
Amsterdam (isla), 173, 238.
Amur (río), 113.
Anaa (isla), 142, 197.
Anadyr (río), 110.
Ancón, 62.
Anda (isla), 251.
Andes, 13.
Andreanovs, 112, 113.
Anián (estrecho), 55, 78, 81, 82.
Anson, 118.
Antártico (océano polar), 12.
Antártida, 105.
Antilla (isla), 21.
Antillas (archipiélago), 49, 239, 240.
Aoba (isla), 146.
Arauco, 85.
Araufa (mar), 48.
Arcadia, 137.
Arica, 63, 82, 86, 227.
Arkhangelsk, 110.
Armadores (isla), 251.
Arpa (isla), 142.
Arriaga (isla), 251.
Ártico (océano polar), 12, 153.
Ascensión (isla), 150.
Asia, 11, 12, 14, 15, 17, 19, 21, 22, 23, 29, 77, 85, 86, 89, 94, 108, 109, 110,

115, 129, 180, 206, 212, 216, 260, 262.
Asunción (isla), 211.
Ata (isla), 253.
Atafu (isla), 127.
Atlántico (océano), 23, 35, 49, 50, 58, 60, 61, 67, 70, 73, 74, 77, 79, 84, 88, 93, 102, 105, 116, 117, 118, 119, 123, 129, 137, 138, 151, 178, 202, 218, 232.
Atotonilco, 232.
Atuhi (isla), 184.
Aurora (isla), 146.
Australes (islas), 180.
Australia, 12, 13, 14, 41, 44, 48, 92, 95, 102, 106, 148, 153, 165, 169, 206, 212, 215, 217, 219, 225, 235, 241.
Australia del Espíritu Santo (isla), 47.
Avatcha Bay, 111, 213, 214.
Babuyán (islas), 251.
Badajoz, 35.
Badoc, 235.
Bagatao, 71.
Baja California, 45, 52, 53, 56, 59, 69, 82, 89.
Balada (isla), 177.
Báltico (mar), 154.
Banda (mar), 34.
Banderas (bahía), 70.
Barbados (isla), 41.
Barranca, 63.
Bataan, 235.
Batavia, 93, 107, 117, 120, 128, 133, 136, 137, 150, 166, 255.
Bengala, 265.
Bering (estrecho), 12, 189, 190
— isla, 111, 112.
Bilbao, 258.
Bio-Bio, 229.
Bismarck (islas), 39.
— mar, 149.
Blanco (cabo), 55, 122.
Boeroe (isla), 150.
Bojador (cabo), 235.
Bonin, 88.
Bonthain, 136.
Bora-Bora, 107, 164, 184.
Borbón (archipiélago), 142, 145.
Borneo, 34, 86.
Boston, 263, 264, 265, 266.
Botol (isla), 212.
Bougainville (isla), 16, 17, 149.
Bounty (isla), 240.
Brasil, 61, 79, 93, 105, 116, 119, 157.
Brest, 139, 208.
Bristol, 88, 265.
Brunei, 34.
Buen Suceso (bahía), 157, 209.
Buena Esperanza (cabo), 34, 81, 83, 94, 128, 129, 134, 150, 166, 167, 168, 171, 246, 247, 255, 259.
Buenos Aires, 140, 227, 237, 246, 247.
Buka (isla), 149, 218.
Buru (isla), 107, 221.
Butong, 221.
Caballas, 63.
Cabo Verde, 30, 34, 79, 87, 121, 168, 226, 255, 257.
Cádiz, 223, 226, 229, 237, 245, 246, 247, 255, 256, 260.
Cajamarca, 27.
Calcuta, 247.
California, 27, 28, 42, 43, 51, 52, 53, 54, 55, 81, 89, 92, 99, 179, 191, 192, 268, 269, 270, 272, 275, 276, 279.
Callao (El), 44, 45, 47, 50, 61, 62, 63, 80, 84, 86, 87, 88, 194, 196, 197, 198, 200, 201, 230, 237, 254, 255.
Camarine (isla), 68.
Camarines, 71.
Campeche, 76, 246.
Canadá, 98, 129, 137, 186, 205.
Canarias, 226, 240, 257.
Cantón, 200, 211, 245, 246, 247, 248, 261, 263, 265, 266, 267, 268, 270, 271, 276, 277, 278, 279.
Cañete, 63, 86.
Capul, 235.
Caracas, 246, 247.
Caribe (mar), 77, 88, 96.
Carmelo (río), 233.
Carolina (isla), 32.
Carolina del Sur, 118.
Carolinas (archipiélago), 13, 17, 39, 42, 47, 89, 251.
Carpentaria (golfo), 48, 215.
Cartelet (bahía), 218.
Carteret (isla), 136.
Casma, 63.
Caspio (mar), 19.

Castilla, 21, 246.
Castilla del Oro, 25, 28, 60.
Catay, 19.
Cavite, 71, 211, 212, 236.
Caychilu (isla), 192.
Cebú, 34, 41, 42.
Cedros (isla), 52, 54, 69.
Ceguatán, 51.
Célebes (archipiélago), 36, 81, 117.
Cenizas (isla), 55, 69.
Centroamérica, 26, 28, 81.
Cipango, 20, 21, 52.
Circuncisión (cabo), 93, 168.
Clarion (isla), 32.
Clayoquot, 264, 266.
Clipperton (isla), 32.
Cocos (isla), 231.
Colima, 59.
Colimonte, 51.
Coliumo, 229.
Colorado (río), 53.
Concepción, 50, 63, 209.
Consolación (isla), 253.
Cook (islas), 17, 181.
— río, 201, 279.
Copper (río), 111.
— isla, 112.
Coquimbo, 63, 230.
Coral (mar), 118, 148.
— isla, 125.
Corea (estrecho), 212.
Coromandel, 248.
Corrientes (cabo), 87.
Coruña (La), 35.
Costa Rica, 23, 25, 60, 82.
Cuba, 23, 246.
Cuernavaca, 52.
Culiacán, 52.
Cumberland, 119.
Curación (isla), 106.
Chacala, 54.
Chacao, 228.
Chagres, 231.
Chain Island, 197.
Chancay, 63.
Charlottes (archipiélago), 264, 265, 266.
Chatay, 23.
Chekiang, 260.
Chile, 27, 49, 51, 59, 62, 63, 65, 79, 85, 86, 89, 94, 140, 193, 194, 209, 228, 237.
Chiloé, 50, 85, 88, 140, 192.
Chimborazo (volcán), 230.
China, 12, 19, 20, 21, 43, 58, 71, 81, 92, 98, 120, 206, 215, 216, 233, 246, 260, 261, 262, 267, 268, 269, 270, 272, 273, 276, 280.
— mar, 20, 210, 223.
Chincha, 63.
Chinquitané, 216.
Choiseul (isla), 148.
Chonos (archipiélago), 192.
Chukchi, 110.
Chukotsk, 109.
Dalupiri, 235.
Darién, 24, 34.
Davis (isla), 105, 194.
Decepción (islas), 124.
Deptford, 123.
Dos Cabezas (cabo), 201.
Donbtful, 198.
Downs, 121, 128, 133.
Drakes Bay, 55.
Dulce (golfo), 231.
Duque de Cumberland (isla), 130.
Duque de Gloucester (isla), 130.
Duque de York (isla), 197.
Dusky Bay, 236.
Ecuador, 62, 66.
Edgecumbe (cabo), 216.
Egmont (isla), 130, 136, 227.
Ellice (archipiélago), 45, 89, 254.
Endeavour (río), 165.
— estrecho, 165.
Engaño (cabo), 251.
Eohei Nomuawe (isla), 164.
Erroman (isla), 236.
Erromango (isla), 177.
Escandinavia, 262.
Espíritu Santo (cabo), 83.
Estados Unidos, 108, 261.
Europa, 15, 19, 22, 84, 94, 96, 98, 99, 120, 151, 166, 206, 219, 247, 263, 278, 282.
Évora, 47.
Falkland (archipiélago), 138.
Fentonwood, 128.
Fidji (archipiélago), 16, 17.

Filipinas, 12, 15, 33, 35, 41, 43, 44, 47, 57, 58, 61, 63, 67, 68, 71, 80, 83, 86, 87, 89, 120, 211, 212, 225, 234, 235, 236, 245, 246, 247, 248, 249, 254, 255, 256, 260, 269, 272, 273, 274, 275, 279.
Flores (isla), 25.
Florida, 52.
Fonseca (golfo), 25, 27.
Fonualei, 252.
Formosa, 212.
Foulweather, 186.
Francia, 76, 94, 98, 104, 117, 121, 137, 138, 139, 150, 151, 205, 206, 211, 212, 215, 217, 221, 223, 237, 247.
— isla, 150, 256.
Freewill (isla), 236.
Fuca (estrecho), 202, 264, 280.
Fuerteventura, 257.
Fukien, 260.
Galápagos (archipiélago), 27, 89.
Gallegos (río), 36, 49.
Georgia (isla), 178.
Gibraltar, 258.
Gigolo (isla), 251.
Gilbert (islas), 14, 39, 89, 127.
Gilolo, 39.
Goa, 86.
Gorgona (isla), 27.
Gottingen, 101.
Gower (isla), 117, 136.
Gracias a Dios, 23.
Graciosa (bahía), 46.
Gran Bretaña, 116, 120, 121, 123, 128, 129, 134, 150, 155, 178, 180.
Gran Canaria, 226.
Grandes Cícladas (archipiélago), 176.
Greenwich, 178.
Groenlandia, 98.
Guadalcanal, 45.
Guadalquivir (río), 30.
Guadalupe, 69, 200, 216, 233.
Guaitecas, 192.
Guam (isla), 33, 43, 47, 70, 83, 234, 254.
Guanajuato, 76, 232.
Guanuco, 230.
Guañape, 63.
Guatemala, 60, 62, 80, 246.
Guayaheco (isla), 192.
Guayana, 139.
Guayaquil, 61, 62, 63, 78, 84, 87, 230.
Guayas (río), 62, 230.
Guayateco, 193.
Guinea, 85, 118.
Habana (La), 26.
Hanga Ho'onu, 194.
Hao (isla), 142.
Hapai (islas), 253.
Haraiki (isla), 142.
Hawai, 13, 17, 39, 71, 89, 95, 184, 189, 209, 216, 238, 239, 264, 265, 266.
Haya (La), 107.
Hébridas (archipiélago), 168.
Hikueru (isla), 142.
Hinojosa (isla), 202, 233.
Holanda, 85, 86, 87, 88, 247.
Honduras, 23, 62.
Hornos (cabo), 36, 80, 87, 88, 91, 93, 117, 129, 134, 157, 170, 209, 216, 225, 227, 240, 264, 265, 266.
Huacho, 63.
Huaheine (isla), 164, 172, 176, 184.
Huambacho, 63.
Huanchaco, 63.
Huatulco, 58, 59, 65, 70, 81, 82.
Huaura, 63.
Hudson (bahía), 207.
Ibabao, 41.
Ilocos, 71, 235, 236.
Inche, 192.
India, 19, 21, 23, 29, 71, 150, 260, 261.
Indias Occidentales, 76, 165.
Indias Orientales, 76, 85, 86, 103.
Índico (océano), 93, 180, 218, 238, 240.
Indonesia, 13, 15.
Infortunadas (islas), 32.
Inglaterra, 77, 78, 80, 82, 88, 97, 98, 116, 137, 165, 166, 168, 174, 223, 239, 240, 242, 247, 254, 267, 279.
— mar, 20.
Iouha, 172.
Irkutsk, 112, 113.
Islandia, 168.
Italia, 97, 223.
Jalisco, 39, 52, 69.
Jamaica, 239, 240, 241.
Japón, 13, 18, 20, 43, 70, 71, 85, 92, 94, 206.
— mar, 207.
Jardines (los) (isla), 39.

Java, 81, 85, 87, 107, 116, 117, 165, 166, 220, 260.
Jerusalén, 19.
Jorge III (isla), 131.
Juan Fernández (isla), 32, 51, 66, 87, 88, 91, 105, 119, 124, 133, 141, 196, 229.
Kamchatka, 92, 107, 109, 110, 111, 112, 113, 206, 213, 261.
Kao (isla), 253.
Kaylin (isla), 192.
Kazan Retto (archipiélago), 40.
Keiskama (río), 34.
Kepulauan Shouten (islas), 38.
Kerguelen (isla), 180.
Kodiak (isla), 111, 112.
Kolyma (río), 110.
Komandorskie (archipiélago), 111.
Kotoo (isla), 241.
Kumi (isla), 212.
Kupang, 243.
Kuriles (archipiélago), 109, 213, 261.
KuroShivo (corriente), 16, 43.
Kwajalein (atolón), 39.
Labrador (península), 23, 155.
Ladrones (islas), 33, 127, 128.
Lagon (isla), 158.
Lampón, 274, 275.
Lanceros (isla), 142.
Langle (bahía), 212.
Laponia, 94.
Late (isla), 252.
Le Maire (estrecho), 51, 119, 157, 209.
Leeuwin (cabo), 219.
Leipzig, 97.
Leprosos (isla), 146, 147.
Leyden, 97.
Leyte, 41.
Liga Hanseática, 262.
Lima, 27, 58, 60, 61, 62, 63, 64, 78, 80, 153, 198, 230, 247, 248, 255.
Limasawa, 34.
Line (archipiélago), 32.
Lisboa, 21, 37, 79, 84.
Lobos (isla), 226.
Londres, 97, 109, 138, 155, 166, 190, 207, 223, 225, 243, 265.
Lorient, 93, 266.
Louisbourg, 129, 155.
Louisiade (archipiélago), 215, 217, 220.
Luisiana, 205.
Luján (isla), 194, 196.
Luzón, 43, 68, 70, 86, 235, 252.
Macao, 120, 190, 211, 216, 217, 235, 264, 265, 271, 272, 274.
Macasar, 117, 137.
Mactán (isla), 34.
Machala, 230.
Madeira, 119, 121, 156, 168, 208.
Madre de Dios (isla), 194.
Madrid, 247, 262, 263.
Maewo (isla), 146.
Magallanes (estrecho), 27, 35, 37, 49, 64, 66, 77, 78, 79, 82, 84, 85, 88, 116, 117, 123, 128, 129, 133, 140, 196.
Magdalena (río), 62.
— isla, 201, 216.
Mahui, 189.
Maitea (isla), 242, 243.
Makatea (isla), 106.
Malaca, 29, 37, 86.
— estrecho, 255, 260.
Malaita (isla), 136.
Malasia, 17.
Malikoula, 177.
Malvinas (archipiélago), 84, 116, 123, 129, 138, 139, 157, 227.
Mallíloco, 176, 177.
Manaoba (islote), 136.
Mangi, 20, 21.
Manila, 15, 43, 47, 49, 54, 55, 57, 58, 62, 67, 68, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 80, 82, 83, 86, 87, 88, 120, 212, 235, 236, 246, 247, 248, 249, 251, 254, 255, 256, 260, 265, 267 268, 270, 271, 272, 273, 274, 276, 277, 279, 280.
Mansilla, 28.
Manta, 63, 66, 78.
Manua (isla), 146.
Manuhangi (isla), 130.
Maouna (isla), 214.
Maracaibo, 247.
Margarita (isla), 246.
Marianas (archipiélago), 13, 33, 34, 37, 40, 41, 47, 68, 70, 89, 116, 117, 121, 211, 234, 251, 253.
Marías (islas), 51.
Marivelle, 212.
Marokau (isla), 142.
Marquesas (islas), 15, 32, 89, 176, 216, 264, 266.

Marsella, 216.
Marshall (archipiélago), 13, 14, 17, 37, 39, 41, 42, 45, 89.
Mártires (isla), 198.
Marton-in-Cleveland, 153.
Masbate, 71.
Matavai, 130, 158, 170, 171, 242.
Matías, (isla), 236.
Maui (isla), 209.
Maupiti, 107.
Mayorga (islas), 237.
Mazatlán, 82.
Mehetia (isla), 130, 240.
Mejit (isla), 41.
Melanesia, 13, 17.
Mendocino (cabo), 53, 55, 199, 200, 202.
Mera Lava (isla), 146.
México, 16, 18, 26, 27, 37, 39, 41, 43, 51, 52, 54, 58, 59, 60, 63, 65, 67, 68, 73, 75, 76, 83, 88, 92, 153, 191, 231, 232, 250, 263, 264, 267, 270, 271, 272, 275, 276, 277, 278.
Micronesia, 13.
Middleburgh, 172.
Mindanao, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 68, 75, 81, 236, 251, 279.
Mindoro, 71, 236.
Misory (isla), 38.
Mocha, 82, 85, 105.
Molucas (archipiélago), 29, 34, 35, 37, 38, 39, 41, 43, 48, 51, 75, 78, 81, 83, 85, 87, 105, 107, 148.
Monbasa, 29.
Monlograría, 199.
Montagú (isla), 201, 233.
Monterrey, 55, 56, 192, 211, 233, 262, 277, 278, 279, 280.
Montevideo, 139, 140, 225, 226, 229, 237.
Moorea, 14, 183, 184.
Mopihaa (isla), 132.
Mowé, 189.
Mulazzo, 223.
Mulgrave, 201, 232, 233.
Nancuin, 271.
Nantes, 139.
Nanumanga, 254.
Nanumea (atolón), 254.
Napuka (isla), 125.
Navegantes (isla), 146.
— archipiélago, 214, 215.
Nayarit, 254.
Nazca, 63.
Ndai (isla), 136.
Ndeni (isla), 134.
Near (isla), 112.
Necker (isla), 211.
Negros, 236.
Nengonengo (isla), 130.
Nerchinsk, 113.
Niuatoputapu (isla), 132.
Nicaragua, 23, 25, 62, 66, 80.
Nicoya (golfo), 26.
Niulakita (isla), 46.
Niutao, 254.
Nizhnekamchatsk, 110.
Nombre de Dios, 58, 61.
Nobre de Jesús (isla), 45, 50.
Nomuka, 182.
Norfolk (isla), 177, 236.
Norte (mar), 154.
Norteamérica, 77, 107, 206, 262, 277.
Nuestra Señora de la Asunción de Panamá, 26.
Nueva Albión, 78, 116, 117.
Nueva Bretaña, 107, 117, 136, 142, 148.
Nueva Caledonia, 13, 14, 16, 176, 177, 215, 217, 218, 220.
Nueva Cantabria, 277.
Nueva España, 26, 28, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 47, 51, 54, 58, 59, 61, 62, 65, 66, 68, 70, 71, 72, 73, 76, 80, 81, 87, 108, 198, 232, 233, 246, 247, 248, 250, 252, 262, 267, 269, 280.
Nueva Gales del Sur, 165, 214.
Nueva Granada, 61, 246.
Nueva Guinea, 17, 39, 40, 41, 44, 48, 89, 107, 136, 148, 149, 165, 221, 251.
Nueva Hibernia, 136.
Nueva Holanda, 93, 166, 207, 215, 217, 219, 242.
Nueva Irlanda, 117, 118, 136, 149, 218, 252.
Nueva Jerusalén, 47.
Nueva Toledo, 27.
Nueva Zelanda, 12, 13, 17, 92, 93, 102, 106, 117, 153, 164, 168, 169, 170, 174, 176, 177, 181, 182, 220, 225, 236, 239, 240.

Nuevas Hébridas (archipiélago), 13, 16, 47, 89, 117, 146, 176, 177, 217.
Nui (isla), 45.
Nuka-Hiva (isla), 216.
Nukutanave, 130.
Nutka, 186, 188, 199, 200, 201, 202, 216, 232, 233, 239, 263, 264, 265, 266, 267, 278, 279, 280.
Oaiti Piha, 170.
Oaxaca, 59, 76.
Oceanía, 12, 47.
Ofir (isla), 44.
Oheteroa (isla), 164.
Ohonjava (isla), 236.
Okhotsk, 109, 111, 112, 113, 213.
Old Calebar, 226.
Once Mil Vírgenes (cabo), 50.
Onihio (isla), 184.
Ontong Java (atolón), 14, 16, 45.
Oporto, 29.
Orayatea, 198.
Oregón, 265.
Orehua (isla), 184.
Osnaburgh (isla), 130.
Otaha (isla), 164, 172.
Otaheite (isla), 130.
Oulieta (isla), 172.
Owhyhee, 189.
Oyolava (isla), 214.
Paita, 39, 45, 61, 62, 84, 86, 119, 230, 255.
Palaos (archipiélago), 13, 39, 42, 81, 252.
Palapa, 235.
Palawan, 34.
Palmerston (isla), 176, 182.
Panamá, 12, 23, 25, 26, 28, 57, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 78, 80, 82, 85, 87, 88, 119, 231.
Panay, 83, 236.
Paraná (río), 227.
Paraoa (isla), 130.
París, 94, 97, 109, 137, 214, 215, 223, 225, 232.
— tratado, 121, 205.
Parrilla (La), 61, 62.
Pascua (isla), 17, 95, 98, 175, 176, 193, 194, 195, 196, 209.
Pasión (archipiélago), 251.
Patagones (estrecho), 31, 32.
Patagonia, 28, 30, 209.
Pekín, 20, 270, 272.
Peligro (islas), 127.
Peligroso (archipiélago), 142.
Pentecostés (isla), 146.
Pepys (archipiélago), 122.
Perlas (archipiélago), 25, 61, 78, 231.
Perú, 25, 37, 39, 44, 45, 46, 49, 50, 51, 54, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 66, 82, 87, 88, 140, 246, 247, 248.
Pescadores (islas), 39, 212.
Petropavlovsk, 111, 190, 263, 264.
Pico de la Estrella (isla), 146.
Pinaki, 130.
Pintados (Los) (isla), 39.
Pisco, 63, 82.
Pitcairn, 117, 134, 243.
Piura, 60.
Plata (La), 37.
Plymouth, 78, 81, 82, 83, 84, 85, 118, 129, 156, 166, 168, 180, 238.
Polinesia, 13, 17, 180, 184.
Ponapé (isla), 39, 47.
Popayán, 62.
Port Jackson, 165, 236.
Portobello, 61.
Portugal, 21, 77.
Posesión (La), 63.
Price William Sound, 112.
Príncipe Eduardo (islas), 180.
Príncipe William Henry (isla), 130.
Puebla, 76.
Puerto Ceballos, 60.
Puerto Rico, 246.
Puka-Puka (islas), 32, 127.
Puna (isla), 82.
Punta Burica, 26.
Quebec, 138, 155.
Queen Charlotte's, 130.
Quelpaert (isla), 212.
Querétaro, 232.
Quibo, 119.
Quiloa, 29.
Quino, 20.
Quinsay, 21.
Quintero, 82.
Quiriguina (isla), 229.
Quito, 61, 99.
Raga (isla), 146.
Raiatea, 164.
Rangiora (isla), 126.

Rat, 112.
Realejo, 45, 60, 63, 231.
Reina Carlota (canal), 164, 165, 169, 170, 174, 177, 181.
— isla, 216.
Reitoru (isla), 142.
Remedios (Los), 200.
Resolution Island, 197.
Revillagigedo (islas), 39, 52.
Revolución (islas), 216.
Rey (isla), 231.
Rey Jorge (isla), 155.
Río de Janeiro, 30, 121, 139, 157, 208, 255.
Río de la Plata, 28, 30, 84.
Río Grande do Sul, 79.
Rochefort, 139.
Roma, 47, 262.
Rongelap (atolón), 39.
Rota (isla), 234.
Rotterdam, 85.
— isla, 176, 182.
Rurutu (isla), 164.
Rusia, 108, 113, 262, 277.
Rylsk, 112.
Sacramento, 227.
Saint George (golfo), 136.
— canal, 149.
Saint-Malo, 118, 138, 151.
Sakhalin (isla), 212, 213.
Salagua, 87.
Salomón (archipiélago), 13, 14, 16, 45, 89, 117, 118, 124, 127, 134, 136, 146, 148, 149, 207, 215, 217, 218, 220, 252.
Salvaje (isla), 176, 257.
Salvatierra, 232.
Samanco, 63.
Samar (isla), 33, 41, 68, 235.
Samoa, 17, 107, 117, 118, 146.
San Agustín (cabo), 30.
San Bartolomé (isla), 47.
San Benedicto (isla), 52.
San Bernabé (bahía), 54.
San Bernardino (estrecho), 40, 43, 68, 235.
— islas, 45.
San Blas, 191, 192, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 233, 248, 249, 250, 252, 254, 255, 262, 263, 264, 268, 269, 270, 274, 275, 278, 280.
San Buenaventura, 62.
San Carlos (isla), 195.
San Carlos de Chiloé, 196, 228.
San Carlos de Monterrey, 232, 268.
San Clemente (isla), 55.
San Cristóbal (isla), 45.
San Diego, 199, 262, 268, 274.
San Félix (islas), 230.
San Fernando de Inche, 193.
San Francisco, 45, 81, 274, 278, 280.
San Ignacio de Agaña, 234.
San Juanico (estrecho), 40.
San Judas (isla), 197.
San Julián, 31, 79, 119, 198.
San Lázaro (archipiélago), 33, 67.
San Lucas (cabo), 53, 54, 69, 83, 88, 233, 255.
San Martín, 69.
San Miguel, 41.
San Miguel (golfo), 25.
San Narciso, 198.
San Pablo (isla), 238.
San Pedro (bahía), 55.
San Pedro Nolasco, 229.
San Petersburgo, 99, 108, 109, 110, 191, 262.
San Quintín (isla), 197.
San Roque (cabo), 28.
San Sebastián, 247.
— cabo, 55.
San Simón (isla), 197.
San Vicente (estrecho), 51.
Sandwich, 178, 184, 189, 209, 211, 278.
Sanguin, 36.
Sanlúcar de Barrameda, 28, 30, 34, 49.
Santa (isla), 27.
Santa Bárbara (canal), 53, 55, 202.
Santa Catalina (isla), 55, 119, 208.
Santa Cruz (río), 31.
— isla, 46, 47, 48, 89, 117, 134, 215, 220.
Santa Elena (isla), 166, 217.
Santa Inés (río), 55.
Santa Isabel (isla), 45.
Santa Lucía (bahía), 30.
Santa Rosa (isla), 198.
Santo Domingo, 23, 49, 246.
Saña, 63.
Saramang, 221.

Sarangán (isla), 40.
Sebastián Vizcaíno (bahía), 45.
Senegal, 205.
Sevilla, 26, 28, 30, 34, 49, 58, 60, 66, 76, 245.
Shumagin (archipiélago), 111.
Siam, 71.
Siberia, 98, 99, 107, 108, 110, 113, 262.
Sidney, 165.
Sierra Leona, 30.
Simpson (isla), 136.
Sinaloa, 51.
Sisirán, 252.
Sitka Sound, 264, 266.
Sociedad (archipiélago), 89, 107, 132, 142, 172, 176, 184.
Socorro (isla), 51.
Sola (isla), 253.
Solís (río), 28.
Sonsonate, 62, 63, 82.
Sorsogán, 235.
Soya (estrecho), 213.
Spithead, 118, 119, 120, 137.
Staaten (isla), 157.
Staffordshire, 118.
Steward (isla), 45.
Strommes, 190.
Suckling (cabo), 111.
Sudamérica, 98, 190, 225.
Suffren, 212.
Sulú (mar), 34.
Sur (mar), 12, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 39, 51, 58, 60, 64, 76, 77, 78, 89, 91, 155, 199, 200, 206, 245, 281, 282.
Surabaya, 221.
Tabla, 137, 256, 259.
Taboga (isla), 26.
Tafahi (isla), 132.
Tahití, 14, 95, 117, 130, 132, 143, 145, 146, 150, 158, 162, 168, 170, 171, 176, 179, 181, 182, 183, 184, 194, 196, 197, 198, 239, 240, 241, 242, 243, 282.
Tahura (isla), 184.
Takapoto (isla), 126.
Takaroa, 125, 126.
Talcaguama, 209.
Talcahuano, 229.
Tangatabu (isla), 214.
Tanna (isla), 177.
Tapuaemanu (isla), 132.
Tarma, 230.
Tartaria, 212, 213.
Tasco, 232.
Tasmania, 13, 93, 169, 180, 218, 219, 239, 240.
Tehuantepec, 27, 59, 60.
– golfo, 66.
Tenerife, 30, 180, 207, 208, 226, 257.
Tenguel, 230.
Tenochtitlán, 27, 59.
Tepoto (isla), 125.
Terareque (isla), 25.
Ternate, 49, 81.
Ternay, 212.
Terranova, 23, 155.
Three Saints Bay, 263.
Tidore, 34, 37, 38, 40.
Tierra del Fuego, 50, 51, 80, 87, 92, 93, 123, 157, 209.
Tierra Firme, 27, 58, 64, 66.
Timor, 34, 219, 243.
Tinian (isla), 120, 128, 132, 216.
Tinakula (volcán), 136.
Todos los Santos (bahía), 53.
– isla, 197, 198.
Tofua (isla), 241.
Tokelau (islas), 46, 127.
Tonga (archipiélago), 13, 241, 252, 253.
Tongatapu (isla), 173, 182, 220.
Tordesillas (tratado), 29.
Torres (estrecho), 48.
Tovai Poenammo (isla), 164.
Trinidad (isla), 208, 226, 246, 259.
Trujillo, 61, 62, 63, 78.
Truk (isla), 39.
Tuamotu (islas), 14, 32, 89, 106, 116, 117, 125, 130, 134, 142, 157.
Tubuai (isla), 242.
Tumbes (río), 230.
Tunguragua (monte), 230.
Tutuila, 146.
Tuvalu (archipiélago), 254.
Uahu (isla), 184.
Uatihu (isla), 181.
Ukamok (isla), 111.
Ulitea, 176, 184.
Umatac, 234.
Umnak, 112.
Unalaska, 112, 114, 189, 264.

Unimak, 112, 114.
Urabá (golfo), 24.
Uruguay, 140.
Vairaatea (isla), 130.
Vahitahi (isla), 142, 157.
Valdivia, 50, 64, 119, 194.
Valparaíso, 63, 64, 80, 84, 85, 194, 227, 229.
Valladolid, 29.
Vancouver (isla), 81.
Vancouver-Quadra (isla), 239.
Vanikoro (isla), 220.
Vavao (isla), 237, 252, 253.
Veracruz, 58, 61, 247, 275.
Veragua, 23.
Versalles (tratado), 205, 254.
Vitoria (tratado), 35.
Waigeo (isla), 221.
Wake (isla), 45.
Wallis (archipiélago), 117.
— isla, 130.
Westfalia (tratado), 88.
Whitby, 154, 167, 179.
Whitsun Island, 130.
Wotje (atolón), 39.
Yakutat Bay, 265.
Yap, 252.
Yelves, 35.
Yeso (isla), 213.
York (Australia), 48.
— cabo, 48, 165.
Yorkshire, 153.
Yucatán, 246.
Zaitún, 20.
Zamboanga, 236, 251.
Zaragoza (tratado), 37.
Zempoala, 232.
Zihuatanejo, 38, 87.
Zimapan, 232.
Zipangri, 23.

Las Colecciones MAPFRE 1492 son el principal proyecto de la Fundación MAPFRE AMÉRICA. Son 19 en total y suman más de 250 títulos entre todas.

AMÉRICA 92
INDIOS DE AMÉRICA
MAR Y AMÉRICA
IDIOMA E IBEROAMÉRICA
LENGUAS Y LITERATURAS INDÍGENAS
IGLESIA CATÓLICA EN EL NUEVO MUNDO
REALIDADES AMERICANAS
CIUDADES DE IBEROAMÉRICA
PORTUGAL Y EL MUNDO
LAS ESPAÑAS Y AMÉRICA
RELACIONES ENTRE ESPAÑA Y AMÉRICA
ESPAÑA Y ESTADOS UNIDOS
ARMAS Y AMÉRICA
INDEPENDENCIA DE IBEROAMÉRICA
EUROPA Y AMÉRICA
AMÉRICA, CRISOL DE LOS PUEBLOS
SEFARAD
AL-ANDALUS
EL MAGREB

COLECCIÓN
ARMAS Y AMÉRICA

Generación de la Conquista.
Rebeliones indígenas en la América española.
La estrategia española en América durante el Siglo de las Luces.
Los Ejércitos Realistas en la Independencia hispanoamericana.
El soldado de la Conquista.
Últimos reductos españoles en América.
Estrategias de la implantación española en América.
El mantenimiento del sistema defensivo americano.
Ejército y milicias en el mundo colonial americano.
Armas blancas en España e Indias.
Estructuras guerreras indígenas.
Ordenanzas militares en España e Hispanoamérica.

COLECCIÓN
PORTUGAL Y EL MUNDO

La ciencia náutica portuguesa.

Portugal en el Brasil.

Portugal en el África negra atlántica.

Portugal entre dos mares.

Portugal y Oriente:

— El proyecto indiano del Rey Juan hasta la llegada de los holandeses al Índico (1481-1596).

— Decadencia, refundación y supervisión del Asia portuguesa.

— Viajeros y aventureros portugueses en Asia.

Portugal en las islas del Altántico.

Este libro se terminó de imprimir
en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
en el mes de abril de 1992.

El libro *El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones,* de Salvador Bernabeu, forma parte de la Colección «Mar y América», dirigida por el almirante Fernando de Bordejé, director del Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.

COLECCIÓN MAR Y AMÉRICA

- Tráfico de Indias y política oceánica.
- Armadas españolas de Indias.
- Astronomía y navegación en España. Siglos XVI-XVIII.
- El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones.

En preparación:

- La Marina española en la emancipación de Iberoamérica.
- Expansión holandesa en el Atlántico (1590-1800).
- El mar en la historia de América.
- Piratas y bucaneros.
- Las naves del Descubrimiento y sus hombres.
- España en la defensa del Mar del Sur.
- Cuatro siglos de cartografía en América.
- Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del Noroeste.
- Función y evolución del galeón para la Carrera de Indias.
- La Marina en el gobierno y administración de Indias.
- Navegantes portugueses.
- Navegantes franceses.
- Navegantes británicos.
- Navegantes italianos.
- Navegantes españoles.

DISEÑO GRÁFICO: JOSÉ CRESPO

La Fundación MAPFRE América, creada en 1988, tiene como objeto el desarrollo de actividades científicas y culturales que contribuyan a las siguientes finalidades de interés general:

Promoción del sentido de solidaridad entre los pueblos y culturas ibéricos y americanos y establecimiento entre ellos de vínculos de hermandad.

Defensa y divulgación del legado histórico, sociológico y documental de España, Portugal y países americanos en sus etapas pre y postcolombina.

Promoción de relaciones e intercambios culturales, técnicos y científicos entre España, Portugal y otros países europeos y los países americanos.

MAPFRE, con voluntad de estar presente institucional y culturalmente en América, ha promovido la Fundación MAPFRE América para devolver a la sociedad americana una parte de lo que de ésta ha recibido.

Las *Colecciones MAPFRE 1492*, de las que forma parte este volumen, son el principal proyecto editorial de la Fundación, integrado por más de 250 libros y en cuya realización han colaborado 330 historiadores de 40 países. Los diferentes títulos están relacionados con las efemérides de 1492: descubrimiento e historia de América, sus relaciones con diferentes países y etnias, y fin de la presencia de árabes y judíos en España. La dirección científica corresponde al profesor José Andrés-Gallego, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

EDITORIAL
MAPFRE

9 788471 002372

Salvador Bernabeu

EL PACÍFICO ILUSTRADO

COLECCIÓN MAR Y AVENTURA